NRTEE Sustainable Cities Initiative Final Report and Recommendations

1999

National Round Table on the Environment and the Economy

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie

103-00250/

MANDATE

The National Round Table on the Environment and the Economy (NRTEE) was created to "play the role of catalyst in identifying, explaining and promoting, in all sectors of Canadian society and in all regions of Canada, principles and practices of sustainable development." Specifically, the agency identifies issues that have both environmental and economic implications, explores these implications, and attempts to identify actions that will balance economic prosperity with environmental preservation.

At the heart of the NRTEE's work is a commitment to improve the quality of economic and environmental policy development by providing decision makers with the information they need to make reasoned choices on a sustainable future for Canada. The agency seeks to carry out its mandate by:

- advising decision makers and opinion leaders on the best way to integrate environmental and economic considerations into decision making;
- actively seeking input from stakeholders with a vested interest in any particular issue and providing a neutral meeting ground where they can work to resolve issues and overcome barriers to sustainable development;
- analyzing environmental and economic facts to identify changes that will enhance sustainability in Canada; and
- using the products of research, analysis and national consultation to come to a conclusion on the state of the debate on the environment and the economy.

The NRTEE has established a process whereby stakeholders themselves define the environment/economy interface within issues, determine areas of consensus and identify the reasons for disagreement in other areas. The multistakholder approach, combined with impartiality and neutrality, are the hallmarks of the NRTEE's activities. NRTEE publications address pressing issues that have both environmental and economic implications and which have the potential for advancing sustainable development.

Members of the National Round Table on the Environment and the Economy

The NRTEE is composed of a Chair and up to 24 distinguished Canadians. These individuals are appointed by the Prime Minister as opinion leaders representing a variety of regions and sectors of Canadian society including business, labour, academia, environmental organizations, and First Nations. Members of the NRTEE meet as a round table four times a year to review and discuss the ongoing work of the agency, set priorities, and initiate new activities.

Chair
Dr. Stuart Smith
Chairman
ENSYN Technologies Inc.
Etobicoke, Ontario

Vice-Chair
Lise Lachapelle
President & CEO
Canadian Pulp & Paper Association
Montreal, Quebec

Vice-Chair
Elizabeth May
Executive Director
Sierra Club of Canada
Ottawa, Ontario

Paul G. Antle
President & CEO
SCC Environmental Group Inc.
St. John's, Newfoundland

Jean Bélanger
Ottawa, Ontario

Allan D. Bruce
Administrator
Operating Engineers' (Local 115)
Joint Apprenticeship & Training Plan
Burnaby, British Columbia

Patrick Carson
Strategic Planning Advisor
Loblaw - Weston Companies
Toronto, Ontario

Elizabeth Jane Crocker
Co-owner, P'lovers
Halifax, Nova Scotia

Douglas B. Deacon
Owner, Trailside Café and Adventures
Charlottetown, Prince Edward Island

Johanne Gélinas
Verdun, Quebec

Sam Hamad, P.Eng.
Vice-President, Industry
Roche Ltd., Consulting Group
Sainte-Foy, Quebec

Dr. Arthur J. Hanson
Distinguished Fellow & Senior Scientist
International Institute for Sustainable Development
Winnipeg, Manitoba

Michael Harcourt
Senior Associate
Sustainable Development
Sustainable Development Research Institute
Vancouver, British Columbia

Cindy Kenny-Gilday
Yellowknife, Northwest Territories

Emery P. LeBlanc
Executive Vice-President
Alumina and Primary Metal
Alcan Aluminium Limited
Montreal, Quebec

Anne Letellier de St-Just
Lawyer
Quebec, Quebec

Ken Ogilvie
Executive Director
Pollution Probe Foundation
Toronto, Ontario

Joseph O'Neill
Vice-President
Woodlands Division
Repap New Brunswick Inc.
Newcastle, New Brunswick

Angus Ross
President
SOREMA Management Inc. &
CEO, SOREMA Canadian Branch
Toronto, Ontario

Irene So
Vice-President and
Associate Portfolio Manager
RBC Dominion Securities
Toronto, Ontario

John Wiebe
President & CEO
GLOBE Foundation of Canada
and Executive Vice-President
Asia Pacific Foundation of Canada
Vancouver, British Columbia

Executive Director & CEO
David McGuinty

NRTEE Foreign Policy and Sustainability Committee

Michael Harcourt *(Chair)*
Senior Associate, Sustainable Development
Sustainable Development Research Institute

Paul Antle
President & CEO
SCC Environmental Group Inc.

Dr. Arthur J. Hanson
Distinguished Fellow & Senior Scientist
International Institute for Sustainable Development

Elizabeth May
Executive Director
Sierra Club of Canada

Cindy Kenny-Gilday
Yellowknife, Northwest Territories

John Wiebe
President & CEO
GLOBE Foundation of Canada
and Executive Vice-President
Asia Pacific Foundation of Canada

Staff:

David Morgan
Policy Advisor, NRTEE

Table of Contents

FOREWORD vii

EXECUTIVE SUMMARY 1

PART ONE – BACKGROUND 5

Sustainable Cities Solutions Workshop, January 1998 5

Post-workshop Consultations/Outreach 6

PART TWO – MAKING THE CASE FOR A SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE 9

The Environmental/Developmental Case for a Cities-focused Strategy 9

The Commercial Case for a Cities-focused Approach 10

The Political Case for a Cities-focused Strategy 11

Why Business as Usual is Not an Option 12

PART THREE – THE SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE: LINKING THE COMMERCIAL AND THE ENVIRONMENTAL/DEVELOPMENTAL 13

The Core Elements of the NRTEE SCI Strategy 13

The SCI as a Core Complement to the PPI Initiative 17

PART FOUR – PUTTING THE SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE INTO EFFECT 19

Section One 19

Announcements by the Prime Minister and Other Ministers 19

Institutional Arrangements 20

Assembling and Sustaining "City Teams" 21

Strengthening Partnerships with International Financial Institutions 22

Section Two

Making Policy, Program and Operational Changes to Facilitate All Canadian Efforts in International Environment and Development Projects 22

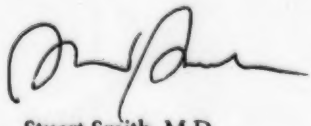
ENDNOTES 24

FOREWORD

Experts predict that over two billion more people will be living in cities by the year 2025, and that the cities of the developing world will be most profoundly affected. This report makes the point that it would be better if that urbanization occurred in a way that minimizes environmental and social dislocation. Canadians can help and can benefit by better coordinating their efforts in working toward that goal.

We have government departments that focus on transportation, on energy, on environmental industries, and on foreign policy and trade; we have companies that specialize in water treatment, in light-rail transit and in telecommunications; we have scores of projects to alleviate poverty and spur development. But in general, we have done more urban consulting and less urban business than other countries. This report indicates how Canada can have maximum positive environmental impact in cities around the world, in a way that will benefit our economy.

While scores of people have contributed to this final report and to the work of the NRTEE Committee that produced it, special thanks are due to Michael Harcourt, whose vision and determination are the reason for the report's existence. Thanks as well to David Morgan, the NRTEE Policy Advisor who, among other crucial contributions, wrote this final report.



Stuart Smith, M.D.
Chair, NRTEE

EXECUTIVE SUMMARY

Within one generation, well over two billion more people are expected to live in the cities of the developing world. This report lays out the case for a systematic harnessing of a broad range of Canadian urban capacities to: a) help address what is clearly a sustainable development issue of the first order; and b) significantly enhance Canadian commercial opportunities. It demonstrates that business as usual will:

- lead to a further deterioration of Canada's competitive position in a market estimated in the trillions of dollars;
- do an important disservice to the many whose lives could be significantly improved by more strategic use of scarce development dollars; and
- represent a significant missed opportunity to bring about important environmental improvement, at the global as well as the local level.

The report describes the elements of an effective Canadian response, and the impediments that must be removed for us to move forward.

Recommendations presented here are the result of more than 18 months of intensive effort by the National Round Table on the Environment and the Economy, the Department of Foreign Affairs and International Trade, Environment Canada, and a range of private sector actors. These proposals are based on systematic research, widespread consultation, and a process involving five intensive expert workshops. More than 670 different Canadian companies and organizations have been engaged in one way or another, and information about Canadian efforts in 172 cities around the globe has been assembled and mapped according to a common format. Hundreds of millions of dollars of low-risk financing opportunities now escaping Canadian interests have been identified, and improved means of tapping these resources designed.

A Guide to This Report

Part One of this report describes the genesis of the Sustainable Cities Initiative (SCI), and its progressive refinement over the months following a January 1998 NRTEE workshop on the subject. Workshop participants strongly supported the central thesis of the workshop background paper, which was that more systematic and strategic application of a broad spectrum of Canadian urban expertise in cities in the developing world would yield significant economic and political benefits to Canada while measurably improving the urban — and indeed global — environment.

Participants argued that success depends on:

- building on extant government programs, while making them more urban focused;
- better linking business solutions to policy initiatives;
- knowing "who is doing what where" in cities around the world;
- being able to offer demand-tailored and integrated "suites" of goods and services; and
- focusing on Canadian strengths in specific foreign markets.

Much of the effort of the NRTEE Foreign Policy and Sustainability Committee and its partners over the months since the workshop has been dedicated to work on the above-identified priorities.

Part Two presents the environmental, economic and political case for an urban-focused strategy and for the Sustainable Cities Initiative in particular.

The environmental and developmental rationale is distilled to the following points:

- Demographics: in one generation, over two billion more people are expected to be living in the cities of the developing world. Such agglomerations will place important strains on the natural environment, regardless of whether the urban form is more conducive to resource efficiency than are rural or suburban settlement patterns.
- Already, some cities have economic losses in the order of 5-8% of gross regional product (GRP) directly attributable to environmental degradation and its adverse health impacts, and to inadequate urban infrastructure. This is blurring, if not erasing altogether, the line formerly drawn between "environmental luxuries" and "economic necessities." It also underscores how much more successful will be attempts to address climate change and other international environmental issues "in the language of cities" — through policies that bring direct benefits to urban residents — than by moral suasion or by purely environmental arguments.
- Urban population density and economies of scale multiply the positive environmental and developmental impact of a given dollar spent.

In outlining the commercial case for an urban-focused strategy, attention is focused first on the size of the current market for urban infrastructure, estimated at approximately US $300 billion/yr. "Business as usual" has led to Canadians being significant underperformers in both the portion of this market supported by international financial institutions (IFIs), and in the larger portion being developed by the private sector through public-private infrastructure (PPI) projects. The Sustainable Cities Initiative is put forward as an important complement to the government's own PPI initiative as a means to arrest, if not turn around completely, this erosion of Canadian international competitiveness.

The second element of the commercial case rests on the huge gap between "effective demand" and the actual need for urban environmental infrastructure. While the former is estimated at US $300 billion/yr, the amount required to satisfy even basic needs in the developing world may be twice that. By integrating institutional and governance capacity building, and by ensuring commercial efforts are truly demand-responsive, the SCI would help bring into being a market that is presently not being serviced and that we are well positioned to satisfy.

Part Three describes the core elements of the Sustainable Cities Initiative. The Initiative builds on the Prime Minister's record of infrastructure development and trade promotion by putting these in the context of sustainable urban development on a global scale. It calls for more effective deployment of existing resources and of instruments already on the books, channelling a variety of Canadian efforts and energy that have been scattered in the past. It rests on four pillars:

- Having high-level public commitment to facilitating more strategic urban initiatives abroad. This would also involve "branding" Canada as a sustainable urban solutions provider (as is being done in relation to information technologies), and expressing the political will to overcome past isolation of stakeholder efforts and of government programs.
- Having current, accurate knowledge of which urban centres and regions around the globe are most ready to translate their needs into tangible, soundly based capital projects to serve their inhabitants on an equitable basis; and of Canadian capabilities to respond to those needs. This will permit focusing of attention and effort on the specific locations in which rapid action can be taken and mutual benefits maximized.
- Forming active partnerships with the World Bank and with other development agencies to ensure that Canadian and other bilateral efforts in given cities and regions are effectively coordinated, and scarce development dollars effectively leveraged.
- Facilitating and supporting "city teams" composed of those Canadian companies and organizations prepared, willing and able to deploy appropriate solutions to pressing global needs for clean water, rapid transit, clean energy, bottleneck-free urban communication and transport, and sound buildings in select cities around the globe.

Part Three also describes the steps the NRTEE and its partners have taken on these points.

Part Four, the final section of this report, lays out the NRTEE's recommendations to the government. The NRTEE recommends specific changes in the Department of Foreign Affairs and International Trade, Industry Canada, the Canadian International Development Agency and the Export Development Corporation that would make a strategic urban focus possible, and Canadian developmental, environmental and commercial efforts more effective. It also recommends the creation of a "governmental unit" tasked with coordinating departmental efforts and acting as a liaison with a private sector "Sustainable Cities Council."

The Sustainable Cities Initiative falls four-square within the Government of Canada's foreign policy objectives of:

- the promotion of prosperity and employment;
- the protection of our security, within a stable global framework; and
- the projection of Canadian values and culture.[1]

Importantly, it is a means to forward these objectives in the profoundly urban context of human civilization in the 21st century.

PART ONE

BACKGROUND

The Sustainable Cities Initiative (SCI) has been developed by the Foreign Policy and Sustainability Committee of Canada's National Round Table on the Environment and the Economy (the "NRTEE" or "Round Table") in concert with a great number of organizations and individuals from various sectors of Canadian society. Its genesis is Round Table work on sustainable cities in the context of APEC — work carried out alongside that of the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) and Environment Canada in advance of the 1997 APEC Environment Ministers' Meeting, where action on Sustainable Cities was to be a central element of the APEC dialogue.

The Round Table's own work, together with that of Environment Canada on "green" infrastructure procurement in APEC cities, convinced us, first, that the scale and complexity of the urban challenge in the Asia Pacific region merited attention at the highest levels of APEC leadership, and, over time, that the urban challenge extended far beyond both the regional and the political reach of the APEC forum. We came to regard "getting cities right" — however lofty the goal — as one of the globe's pre-eminent developmental, economic and environmental issues of the coming decades.

The Round Table's activities from June of 1997 track that emerging awareness. After the June Environment Ministerial, we worked to put cities at the centre of the high-level APEC policy discussion known as FEEEP — the institutional expression of APEC Leaders' desire to address the interlinking issues of food security, environmental protection, economic growth, energy usage and population growth.[2] We argued that those issues are predominantly urban issues, and that addressing them as such would tighten the important, but also dissipatingly broad, focus of the FEEEP mandate and discussions.

The November 1997 APEC Summit marked the high-water point of Canada's ability to shape APEC outcomes. By that time, the NRTEE had already come to believe that real movement on sustainable cities would come only from making it a central plank of Canada's domestic and international policy, to be forwarded not only through APEC but also through other forums, and from Canada having a coherent strategy of its own to meet the challenges and opportunities that unprecedented urbanization portends.

Sustainable Cities Solutions Workshop, January 1998

In January 1998, the NRTEE convened many of Canada's major suppliers of urban infrastructure and integrated engineering services, directors of the major not-for-profit organizations, World Bank officials, academics, national and international municipal organizations, representatives from local authorities, capital financing experts from some of Canada's major private lending institutions, government and the Export Development Corporation, and senior officials from all of the relevant government departments and agencies. Participants debated and refined arguments presented in a commissioned background paper — "Canada Offers Sustainable Cities Solutions for the World" — and created the blueprint for what has become a year-long iterative process of further defining and sharpening the Sustainable Cities Initiative.

The main messages from workshop participants were:

1. *We need to link business solutions to policy initiatives already under way.*
2. *We need to know which Canadian companies and organizations are active and in what sector in the various cities around the world.*

Canadian businesses, public sector and not-for-profit organizations are active in hundreds of cities and regions around the world. However, these organizations are often not aware of the others' activities, even within the same city. This creates confusion among local decision makers. Canadians are missing out on important opportunities to secure comprehensive projects. They would gain synergies and many other benefits from greater cooperation. A comprehensive description of "who is doing what where" is crucial.

3. *Leaders of urban municipalities around the world increasingly want integrated solutions to their problems, not to be offered individual "widgets."*

   Canadian firms would benefit from convenient access to information about the capabilities and experience of Canadian companies across the whole spectrum of urban applications, so that, for example, energy, water, housing and solid waste solutions can be offered as a "package deal."

   Financing is a vital component of any package: Canadian companies need to be better aware of what present financing sources are; how to arrange long-term project financing; and how to tap into creative financing options using local assets and revenue streams.

4. *We need to be realistic about our capabilities and strategic in our choices of where and in what sectors we target.*

   It will be easiest to offer an integrated approach in regions where Canada already has an established presence. These include cities in which Canada has been engaged in capacity building work with the support of the Canadian International Development Agency (CIDA) and other agencies. There are also cities and regions that IFIs are targeting for concentrated future investment. Major Canadian firms have already established beachheads, and have gained a good reputation in a number of localities. Intelligence from Canadian missions abroad may also turn up cities where municipal officials are keen and have the capacity and financial authority to undertake integrated infrastructure development in the future.

   Being strategic means being careful not to oversell Canadian capabilities and financial strength. There are regions of the world where Canadian firms may not be competitive. Canadians also need to focus on strengths in different fields such as engineering design, telecommunications, information technology, energy efficiency, mass transit, and wastewater treatment, rather than seeking all types of construction projects.

5. *We need to build on the range of government programs already in place that support urban projects, business teaming, and other elements important to a Sustainable Cities Initiative.*

   These include the IFINet service, the Capital Projects Action Team, Canadian Environmental Solutions, Industry Canada's public-private infrastructure initiative, Canada's International Business Strategy, interdepartmental contributions to UNCHS (or "Habitat"), work carried out on sustainable cities under the aegis of APEC, etc. In one sense, government programs can also be understood to include the whole range of not-for-profit organizations whose work in the cities of the developing world is funded by government in whole or in part. A means to link these various projects to create synergy and coherence is called for.

Post-workshop Consultations/ Outreach

As mentioned above, the present report is the product of a year-long iterative process. The following is a partial list of the consultations the NRTEE has undertaken on the SCI in 1998:

TABLE 1: NRTEE CONSULTATION AND OUTREACH

CONSULTATIONS AND OUTREACH ON SCI IN 1998

- Workshop in January 1998, with 50 expert participants Steering Committee composed of subgroup of workshop participants
- Creation of Finance Advisory Group — consisting of senior member of the financial community, including EDC and others with project finance expertise — to help us with issues of project finance, the nature of Canadian lending institutions (public and private), etc. and to help formulate related recommendations. Number of meetings held.
- Liaison with Interdepartmental Committee (chaired by International Trade, and including representatives from Industry Canada, CIDA, EDC, Environment Canada, Natural Resources Canada, CMHC, etc.)
- Outreach through creation of an inventory or "map" of Canadian competencies and presence in over 170 cities around the world
- Participation in Industry Canada organized conference, "Winning in Global Infrastructure Market: Solutions Through Partnership"
- Numerous bilateral meetings with key officials in EDC, Industry Canada, International Trade bilateral meetings with Ministers' staff
- Continuous liaison with World Bank Urban Management Program officials, country officers and the Canadian Executive Director
- Meetings with the Canadian Executive Director of the Asian Development Bank and key sectoral officials
- Interviews with business people involved in projects in select cities overseas

PART TWO

MAKING THE CASE FOR A SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE

This part describes the powerful environmental/ developmental, commercial and political case for a Canadian cities-focused strategy. It concludes by demonstrating that continuing with business as usual would represent a missed opportunity of extraordinary proportion, and consign Canada to second-tier status both in the market for public-private infrastructure (PPI) and in the larger market for sustainable cities solutions.

The Environmental/Developmental Case for a Cities-focused Strategy

The environmental and developmental case for a Sustainable Cities Initiative is straightforward:

- In just a few years' time, and for the first time in human history, the majority of the world's population will live in cities. In one generation, the already strained cities of the developing world will need to cope with approximately 2.4 billion more people: the rough equivalent of "two more Chinas-worth" of population — and this is without accounting for continued rural-to-urban migration.[3]
- In cities, the line formerly drawn between "environmental luxuries" and "economic necessities" is being blurred, if not erased altogether. The availability of clean water is a political and health issue of first order. Suspended particulate matter and urban smog have made lung disease the leading killer and health care expense in China and other countries.[4] In an era of porous borders and commercial strategizing on a global basis, cities in one country are now competing with cities in other countries as the location for foreign direct investment (FDI) and other forms of investment: the Asian Development Bank reports that paralyzing traffic jams and poor physical environments have already made some Asian cities unattractive destination points for FDI and needed trained personnel. World Bank experts have found that urban dysfunctionality is already costing some of these cities 5-8% of regional GDP.[5] In short, viable cities are essential to wealth creation and are coming to be recognized as such.
- Cities are where a given dollar spent has maximum positive environmental and human impact. Despite years of effort, and billions of dollars being spent in rural areas, and despite the squalor of many cities, people continue to believe their chances of a better life are greater in cities. Regardless of whether this belief is justified — and many studies suggest that it is — the development challenge is becoming an urban challenge. Fortunately, urban population density and economies of scale multiply the positive environmental and developmental impact of a given dollar spent.[6]
- In the developing countries, climate change is not going to be stopped by climate change policies. It is much more likely going to be stopped by air pollution policies — and air pollution is first and foremost an urban issue. Climate change is just not on the radar screens of any but a tiny cadre in the developing world. Kyoto showed that the language of climate change is the language of North-South; of diplomacy and hard bargaining; of historical justice and injustice: in short, it is the language of the UN.[7] However, methane, CFCs and especially carbon dioxide emissions all contribute to climate change, and all can be significantly reduced by measures taken at the city level; by measures that make cities more pleasant places to live, improve health and decrease the drain on the public purse. It is through addressing these needs "in the language of cities" that developing countries will contribute to overcoming the challenge of global climate change.[8]

Cities will become ever more critical agents in the quest for sustainable development over the next quarter century. Decisions made today about urban transport, energy, water and waste infrastructure, buildings and even products and services will have an ongoing environmental impact — positive or negative — for decades. If Canada hopes to make a positive contribution to global sustainable development, perhaps nothing is so important as "getting cities right."

The Commercial Case for a Cities-focused Approach

The commercial case for a cities-focused approach reduces to this: the market is already enormous, and could be significantly larger should appropriate attention be paid to unleashing developing countries' (and their cities') institutional and financial capacity. As it is, there is a shortfall in the range of 50% between what the World Bank and International Finance Corporation (IFC) project for actual infrastructure spending over the next decade and the amount that needs to be spent to satisfy even the most basic needs.

i. The market for urban infrastructure

Estimates of the world's infrastructure requirements vary widely, but are uniformly massive. The World Bank currently estimates that the Asia region alone will spend US $150-200 billion per annum over the next 10 years on infrastructure. The world market for infrastructure projects is thought to be approximately US $3 trillion over the next 10 years, of which some 2,300 projects worth US $1.3 trillion are expected to be implemented with private sector participation.[9] Such investments present an enormous opportunity for Canadian developers, builders, operators and suppliers.

Firms are currently participating in this market through IFI-funded infrastructure projects and public-private infrastructure (PPI) projects. These latter are increasingly in the form of build-own-transfer (BOT), build-own-operate (BOO), build-own-manage (BOM) and other such arrangements. While still important, the market for IFI-funded projects is now significantly smaller than that for PPI projects. Between 1990 and 1995, IFI funding remained more or less constant, while PPI financing in developing countries increased 13-fold. Publicly financed projects now account for only approximately 15% of the dollar value of total infrastructure spending.[10] Governments' penury, coupled with market disciplines and tax savings, suggests that an ever-larger proportion of projects will be financed and operated by the private sector.

ii. The potential market for urban infrastructure

The above figures are estimates and projections of spending on urban infrastructure. But spending does not necessarily reflect "need"; and "need" is not the same as "potential market." Recall that the World Bank and IFC estimate of US $150-200 billion is for actual yearly spending on infrastructure in Asia. It does not speak to whether this is adequate to solve even current shortfalls, let alone prepare for the massive expected increase in population these centres will be forced to cope with in the years ahead. Indeed, the IFC has estimated that, *merely to maintain the current low levels of basic needs for water, electricity, telephones and other such services*, the Asia region needs to spend US $420 billion annually. Thus, however significant the spending is expected to be, there is a huge shortfall between what citizens need and what they are being provided; and the current global crisis is likely to exacerbate rather than close that gap. Moreover, the people of the developing world may legitimately aspire to more than the satisfaction of their most basic needs. Both points underscore how much larger the potential market for urban infrastructure can be relative to its already enormous size, and how important it is for Canadians to act now to prepare ourselves to meet this need.

It is important to realize that the relative under-investment in urban infrastructure is not the result of lack of funds in relation to the large capital requirements. And it is also not principally the result of a lack of operating capabilities, the potential difficulties in controlling the monopolies that may arise from privatization, or high exchange or country risks, however important those issues are. The problem lies with peculiar characteristics of infrastructure sectors, which require policies, laws and governmental institutions to safeguard the viability and profitability of private local and foreign investments. Safeguards against opportunistic behaviour by the government must be in place.[11]

The current approach to private sector participation in infrastructure (BOTs, etc.) puts the focus on pricing, financing and risk insurance rather than on the more fundamental issues of "basic regulatory engineering" — the institutional and governance issues that confer long-

term credibility to the host country and/or city, and which provide enduring safeguards to private investors. In these circumstances, it is not surprising that few projects have actually been undertaken.

However important the PPI model is and is likely to become, it remains in essence a stop-gap response, and one that is highly cyclical in nature. Consider, for example, that such projects:

- *Are an exception to the general institutional environment.* They "carve out" a concession from the hitherto public sphere, and are made viable through the award by the government of a monopoly or quasi-monopoly over the given service.
- *Are a significant extension of the corporate law principle of limited liability.* Project sponsors will only undertake these projects if recourse is limited to the project assets rather than to the equity base of the companies involved.
- *Entail greater than "ordinary" levels of risk.* This is because: 1) the government has created an exception in an area it may feel to be, at its core, an essential service; 2) the expenses are largely "sunk," which means that, should the government wish to behave opportunistically, there is considerable room to do so; and 3) lenders do not have access to the capital resources of the sponsor firms in the event of default — whether occasioned by the government or otherwise.
- *Fluctuate in number and size on the basis of risk appetite, international capital liquidity and other factors largely exogenous to the question of need and even long-term demand.*

This is not to belittle the importance of the PPI market. It is, however, to recognize it as a vital means to a larger end, and to argue that efforts to expand PPI in a manner dissociated from a more comprehensive initiative will lead to less than optimal results. Finally, it is to bring home the point that the scale of the commercial opportunity in urban infrastructure markets is huge, and could be considerably larger.

Commercial success for Canadian firms will turn on both becoming players in the PPI market and in inhabiting some of the space between the territory occupied by large and integrated infrastructure firms from Japan, Germany, Korea, the United States and elsewhere (including Canada), and the huge demand that is largely unmet because of basic engineering issues, governments' reluctance to hand over strategic sectors of their economy to outsiders with little stake in the country, and other similar issues.

The Sustainable Cities Initiative is designed to complement the government's efforts to expand PPI, while positioning Canada to effectively tap into the gap between need and effective demand through true public-private partnerships. This point is developed in Part Three of the report, which describes and explains the core elements of the SCI.

The Political Case for a Cities-focused Strategy

In light of the developmental, environmental and commercial case outlined above, the political argument for a cities-focused strategy need hardly be made.

The next quarter century is expected to be witness to 2.5 billion more people finding their way to the cities of the developing world. These people will need access to potable water at reasonable rates; clean air for their children to breathe, and safe communities in which to bring them up; they will need urban infrastructure that facilitates rather than frustrates their working lives. Many of these cities are already straining from the gap between what residents need and what governors — alone, and with the considerable resources of the private sector — can provide. The opportunity is of like scale, and is measured in the trillions of dollars over the next decade alone.

Superimposed on this are the stark lessons we are being forced to confront by the present global maelstrom. While it is perhaps too early to draw definitive lessons from the past, the global crisis brings home that neither untrammelled market forces, nor overweening statism, is a panacea. We have learned that well-functioning public institutions with sound private sector financing and competency are the preconditions to enduring prosperity. Countries now know that there are no assurances that urgent capital projects to meet basic urban needs will receive attention from the private sector. Nor is it clear that public authorities in great financial difficulty will persist in vital public sector works.

Canada has an opportunity to declare itself more than a fair-weather friend to countries in need. A strategic focus on cities could go a long way to stemming the misery the global collapse is creating and to building the foundations for an enduring recovery. Consider that:

- In the midst of global overcapacity in a whole range of industries and consumer goods, urban infrastructure is woefully undercapitalized.
- Poor urban infrastructure and environmental degradation is a bottleneck to sustained and sustainable growth. World Bank experts have found that urban dysfunctionality is already costing some of these cities 5-8% of their regional GDP.[12]
- Well-conceived and concerted efforts to rejuvenate and/or prepare cities for the needs of today and the coming generation could be instrumental in creating employment for many of those who have been displaced and embittered by the collapse.

World leaders are actively searching for new and lasting solutions to restart stalled economies and to stimulate sustained growth. The Canadian Sustainable Cities Initiative meshes short-term stimulus on a global scale with multiple long-term economic, social and environmental benefits, and provides for commercial gain for Canada.

Why Business as Usual is Not an Option

The existence of strong environmental, commercial and political reasons for an urban strategy does not — of itself — make the argument for a new initiative. It remains to demonstrate that "business as usual" will not take us where we want to go as a country.

The major infrastructure firms regard the IFI-funded and privately funded infrastructure projects as distinct sub-markets. It is instructive to note how Canadian firms are faring in each of these two sub-markets:

i. IFI-financed projects

One indicator of our underperformance is our record in winning World Bank contracts. Historically, Canada has done well in winning consulting contracts from the World Bank (over twice the average disbursement on a per capita basis). However, we obtain less than the average disbursement for equipment, and a meagre one-quarter of the average disbursement for civil works projects (World Bank, 1997 figures). This breakdown will vary from one regional IFI to the next, but the overall picture is clear enough.

ii. Privately funded projects

In September 1998, Industry Canada hosted a high-profile conference, "Winning in Global Infrastructure Markets: Solutions Through Partnership," to examine the other side of the equation: Canadian firms competitive position as it relates to PPI project implementation.

Extensive consultations confirmed the importance of this meeting: only a small number of Canadian firms are successfully playing a reasonably complete project developer/sponsor/owner/operator role in global PPI projects. Indeed, Canadian firms are now losing out to foreign PPI firms even in our domestic market. Explanations formed a potentially discouraging list, including:

- the relatively small size of Canadian firms;
- their lack of capitalization;
- their lack of experience and track record on domestic and overseas PPI projects; and
- lack of experienced Canadian financial institutions in respect of global project financing expertise.

In short, Canadians are underperforming in both of these sub-markets, and are not currently positioned to reverse this.

In a world where the private sector has an approximately 85% share of global infrastructure spending, where we are winning significantly less than our proportion of hard contracts from IFIs and government sponsors, and where the need for urban infrastructure is estimated in the hundreds of billions of dollars annually, it is clear that business as usual in Canada is not an option. The commercial opportunity is too great. The environmental, developmental and political stakes are too high.

PART THREE

THE SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE: LINKING THE COMMERCIAL AND THE ENVIRONMENTAL/DEVELOPMENTAL

At its root, the National Round Table's Sustainable Cities Initiative is about recognizing cities as a distinct and first-order developmental, economic and environmental opportunity and, secondly, charting a course by which the economic, environmental, developmental and (by no means least) *political* benefits can be reaped simultaneously and synergistically.

Our consultations have convinced us that focusing on the second point will:

- make the urban market greater;
- increase the opportunities for Canadian PPI participation;
- help Canada attain its climate change commitments and developing countries address their air quality and broader health concerns; and
- make our development work more effective.

The essence of the Initiative is to take a page from the Prime Minister's record of innovation in infrastructure development and trade promotion, and put it explicitly in a global sustainable development context. The Initiative calls for more effective deployment of existing resources and of instruments already on the books, channelling a variety of Canadian efforts and energy that have been scattered in the past.

This part outlines the core elements of the NRTEE Sustainable Cities Initiative and the steps taken since the January 1998 workshop to make it concrete. Part Three also describes how the SCI complements and strengthens the government's attempts to increase Canadian PPI capacity.

The Core Elements of the NRTEE SCI Strategy

The elements of the SCI are:

1. Branding Canada as a sustainable solutions provider

The Canadian government needs to make a clear, high-level and public commitment to making us one of the world's premier providers of sustainable cities solutions. In effect, we would be "branding Canada," in a way that builds on Canada's excellent reputation as a straight-dealer and good Samaritan and that is complementary to our emerging identification with state-of-the-art information technology.

Canada has managed massive post-war urbanization remarkably smoothly, and can boast of several significant achievements. Whatever their shortcomings, our cities are among the best administered in the world. Canada's development firms and implementing agencies have a first-rate reputation abroad. The Sustainable Cities Initiative should build on these strengths. Among other selling points, the Canadian Sustainable Cities Initiative should emphasize that Canadian players are prepared to make a long-term commitment; that they are seeking to apply leading-edge solutions; and that they would work cooperatively with local authorities to find the best fit. They are not simply "pushing technologies."

As a consequence of the work of the IFIs, national development agencies, and their own experience, municipal leaders are increasingly asking for cross-sectoral suites of products and services that address underlying needs, rather than unsynchronized products and services of limited application. For its part, the Canadian government has publicly stated its desire to find new ways to showcase the capabilities of Canadian project developers and vendors in foreign countries.[13] This can be

done by marketing key firms in the telecommunications, transportation, energy, building and environmental sectors as providers of sustainable cities solutions.

Other countries, and some of the world's largest infrastructure companies, are already positioning themselves in this way. Switzerland and Holland, for example, are marketing their companies as providers of integrated sustainable cities solutions, and are providing the governmental and institutional support that makes them well positioned to deliver on these promises. The giant companies United Technologies and Compagnie Générale des Eaux (Vivendi) are aggressively promoting their cross-sectoral urban expertise. In both cases, the rationale would appear to be the enormous scope for both environmental and economic benefits and the associated goodwill such activities generate.

2. Creating networks to relay demand-side information to Canadian "sustainable urban infrastructure" suppliers

We need to have the mechanisms in place by which those that are in a position to learn about and shape local demand can do so, and those firms that have the requisite skill sets and services can be marketed and respond as integrated solutions providers, rather than as hawkers of individual niche products and services.

Canada has already become a presence in over 170 cities around the world, and a significant presence in over 20 cities.[14] The priority is to transform what are currently disparate actors and programs into a network that is:

- a source of information about demand conditions, permitting demand-tailored responses;
- a means of mitigating companies'/consortia's performance risk through use of this network's knowledge of local conditions, reliable partners, etc.;
- an important means of unleashing domestic financial capacity for sustainable city projects in these countries.

At present, this resource is largely untapped.

The NRTEE has taken the first important step in creating such a network. In conjunction with the Department of Foreign Affairs and International Trade, the NRTEE commissioned the Bayswater Consulting Group to compile information on the location and nature of:

- World Bank and regional development bank involvement in urban development (over 100 projects);
- long-term relationships established by Canadian and international municipal organizations such as the Federation of Canadian Municipalities (FCM), the Institute of Public Administrators of Canada (IPAC), and the International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI) (over 80 cities);
- the geographic and sectoral focus of activities of the numerous Canadian centres of urban expertise (over 170 cities and regions);
- federal government programs focusing on cities abroad (17 departments and agencies); and
- Canada's business presence in urban centres around the globe (over 700 companies).

With this resource, it is for the first time possible to reference a given city and determine the great majority of Canadian organizations involved there and the nature of their operations. This "Map of Canadian Capabilities to Provide Sustainable Cities Solutions" is designed to help public and private organizations to determine and reassess opportunities and priorities, and facilitate networking among the existing and interested parties.[15]

3. Choosing cities where we have a critical mass of both development and commercial activity

Clearly it is not enough to know where and through whom we are active. If we are to forge strategic and long-term relationships with city and national officials in a way that will lead to simultaneous and mutually reinforcing commercial and environmental successes, and if our efforts are not to be dissipated, we must concentrate on cities where such opportunities are particularly ripe. In strategically chosen cities — i.e., those where Canada has a significant presence; where there is a close match between their needs and our capacity to respond; where we have close ties to important decision makers and confidence in their institutional and governance capacity, etc. — we need to publicly avow our intention to work with them for the long term in a demand-responsive manner. This process effectively "draws a circle" around select cities so that the full panoply of programs and initiatives can be brought to bear in a way that concentrates their efficacy.

The NRTEE therefore worked to determine the most appropriate starting cities and regions from amongst the shorter list of 22 urban regions where Canadian engagements seemed to be significant, and comprised both development projects and commercial ventures.

Five main variables were considered:

- The presence of a current or planned major public-private partnership or similar multi-faceted project to act as an "anchor" for integrated development agency and company interest.[16]
- The presence of reasonably stable, reform-oriented government leadership and government structures in the prospective urban region and more generally in the country concerned.[17]
- A substantial, documented degree of urban environmental need, coupled with some signs of recognition on the part of municipal leaders that this need exists.[18]
- Demonstrated Canadian public, non-profit and private sector capabilities that match those needs.[19]
- The final variable that was considered — one that is in certain respects indistinguishable from that of local institutional and governance capacity — was financing. Here, our approach was to consider the presence or expected presence of IFI/government (Canadian or "untied" foreign) sponsor money in addition to the institutional/risk conditions that would make feasible the assembling of a viable financing package.

Six cities that "made the cut" were profiled extensively.[20] These cities are:

- in Asia: Tianjin (China) and Hanoi (Vietnam);
- in Latin America: Santiago (Chile) and Buenos Aires (Argentina);
- in Central Europe: Katowice (Poland); and
- in Africa: Accra (Ghana).

The table below describes the features of this initial portfolio of coordinated city initiatives. The full text on each city is available separately.[21] Note that however confident we can be of the long-term potential for focused Canadian efforts in these cities, the purpose of identifying "starting cities" was as much to demonstrate the type of criteria and the depth of research that is required for us to be successful as it was to argue for these specific cities as starting points.

TABLE 2: FEATURES OF AN INITIAL PORTFOLIO OF SUSTAINABLE CITIES FOR A CANADIAN TEAMING INITIATIVE

CITY/REGION	ANCHORS	INITIATORS	INITIAL FOCUS
Accra, Ghana	World Bank Ghana Trade and Investment Gateway project	Consulting engineering company from Manitoba	Customs reform; infrastructure for port access; site services to nearby settlements
Buenos Aires, Argentina	Need for sewage treatment and water facilities; privatization of major public facilities with World Bank and IADB involvement	"Match-making" company in environmental technologies from Ontario	Supply of urban transit equipment; wastewater treatment ventures
Hanoi, Vietnam	Expansion of electric power generation facilities; development of new towns in Hanoi region by Daewoo and Bechtel; World Bank and AsDB support for urban infrastructure upgrading	Urban planning consultants from Quebec	Energy conservation; alternative energy supply; innovations in urban infrastructure for new cities
Katowice, Poland	Alternatives to coal-fired energy generation; East European market for environmental technologies, with EBRD involvement	Canadian non-governmental organization based in British Columbia with environmental engineering firm from Alberta	Getting off coal-fired energy; integrated solid waste management; urban transit upgrading
Santiago, Chile	Ventures to transfer and produce environmental technologies; market for light building technologies; institutional strengthening of municipal governments	International non-governmental organization based in Ontario	Turning pilot projects into full-scale operations; technology transfer and training
Tianjin, China	Investment in port-related urban renovation and infrastructure upgrading	Urban planning consulting firms based in Ontario and British Columbia	Linking infrastructure development to private sector financing; urban transport alternatives

Virtually all of these cities and/or countries would be considered for commercial projects by the Export Development Corporation. For the purposes of the SCI, the degree to which projects would be linked to public monies varies. Team approaches to Hanoi and Accra, for example, would be more closely integrated to CIDA and IFI projects, financing and contacts than would approaches to Santiago and Buenos Aires.

There are a number of other cities that "made the grade" but were not profiled in detail. In part this is due to narrowly pragmatic considerations. Because this is the first time that such city-specific profiles have been attempted, we felt that the helpfulness of a good sample of the profiles should be ascertained before undertaking the full range. Another factor was a subjective read of investor enthusiasm in the short term: Jakarta, for example, is an excellent prospect for long-term Canadian intervention and merits a detailed profiling, but was excluded because of perceived short-term investor disinclination to consider it.

4. Focusing on Canadian value-added

We should focus our infrastructure efforts on "urban-scale" infrastructure such as transit systems, water supply and wastewater treatment facilities, district heating and co-generation systems, and our equipment and services supply on pollution prevention technologies, energy service companies (ESCOs) and the like.

5. Linking to the IFIs

There are two main advantages to be had from closer collaboration with the IFIs:

1. A central element of the Sustainable Cities Initiative is to get better leverage (developmentally and commercially) from scarce Canadian urban development funds and initiatives. To the extent that we can know where and in what sectors the World Bank and its sister institutions intend to devote their resources, we will be better able to strategically deploy our own public monies. In effect, there could be a fortuitous blurring of the line between various sources of development money and a concomitant increase in the ability of Canadian firms to tailor their offerings.

2. While clearly the IFIs cannot favour one country over another, we will have developed a close working relationship and trust that could be of use to firms anxious to position themselves as suppliers before the given contract is publicly tendered. Instead of individual companies pacing the floors at the IFIs, one would find friendly faces and a solid regional and local context in which to do business, especially given the decentralization of decision making occurring in the World Bank and elsewhere.

The World Bank is currently engaged in a process similar to that of the National Round Table. Under the direction of their Urban Management Program, they are designing criteria for long-term engagement in select cities around the world and are at the beginning stages of their own city selection process.

The World Bank has asked the NRTEE to consider a formal partnership arrangement, and one is in the process of being negotiated. Clearly, should the Canadian government decide to pursue the SCI, such a partnership would be of considerable advantage. Like agreements should be pursued with the European Bank for Reconstruction and Development, the Inter-American Development Bank and the Asian and African Development Banks.

The NRTEE has already initiated discussions with the Asian Development Bank, which is considering a similar urban-based initiative. The European Bank for Reconstruction and Development has an overall mandate to further environmental goals, and is active in "power and energy" and "municipal and environmental" sectors. The latter includes district heating, water supply and urban transport. Projects initiated by EBRD in the municipal/environmental sector in 1997 included limited recourse loans, municipal credit facilities, environment funds and private sector multi-project financing.

The SCI as a Core Complement to the PPI Initiative

There is important complementarity between the objectives of the government's public-private infrastructure (PPI) initiative and those of the SCI, and of the prescriptions for success. Using the language of Industry Canada's consultation paper "Winning in Global Infrastructure Markets: Solutions through Partnership," the SCI:

- is a "proactive approach to creating partnership arrangements among capital project stakeholders";
- provides a means by which industry associations and government can "promote networking and formation of coalitions and encourage consortia development";
- is working towards the establishment of a support network that would "facilitate information sharing among Canadian capital project firms, financial institutions, governments, specialized advisors and other stakeholders"; and
- is an initiative that government could undertake to "showcase the capabilities of Canadian project developers and vendors in foreign countries." Further,
- through public-private partnership in the creation of city teams for priority cities, we will have "new promotional activities that industry, financial institutions and government could jointly undertake to increase the profile of Canadian firms in those developing countries that are the source of most PPI activity."

The five core elements of the SCI will overcome some of the major impediments to more successful Canadian penetration of the PPI market identified by experts:

1. We will have defined a niche market.
2. We will be able to establish the sorts of relationships that only the largest global infrastructure firms (those with country offices and significant equity stakes) are presently able to make.
3. We will have a means by which small and medium-sized enterprises (SMEs) can participate in the global infrastructure market.
4. We will be able to bid on the myriad smaller projects (of approximately $20 million or less) that:
    a) are subject to less fierce competition;
    b) carry fewer of the negative associations related to foreign companies' "control" of strategic or historically public services (and which are thus less fraught with the possibility of opportunistic behaviour);
    c) because of their relatively small size, do not require a consortium to put everything on the line on one megaproject; and
    d) build goodwill and thus a platform for future successes.

The SCI envisages Canada capitalizing on our sectoral strengths, our international development work, and our reputation as good Samaritans in a way that will augment the chances of increased Canadian PPI activity, expand the market by helping with the "basic regulatory engineering" and position ourselves as the supplier of choice.

In effect, the new buzzword of "public-private partnerships" would be given some depth and multi-dimensionality. Such partnerships would stretch beyond the classic "their public — our private," and include links between our public and private sectors and their public and private sectors, with the aim of marshalling our private enterprise to a truly public purpose.

PART FOUR

PUTTING THE SUSTAINABLE CITIES INITIATIVE INTO EFFECT

This section describes the core elements of what is needed to put the SCI into effect — a recommendation that issued from the government's own "Winning in Global Infrastructure Markets" conference noted above.

The essence of the Sustainable Cities Initiative is to:

- facilitate the efforts of those most engaged in actual work on the ground in cities;
- provide a minimum infrastructure to give them solid intelligence and support to what they are doing; and
- link Canadian development, environment and commercial efforts in a way that both expands the market and supports wider Canadian foreign and trade policy objectives.

In this vein, the objective of all SCI efforts is to help bring into being, and then to sustain the efforts of, city-focused teams of Canadian organizations and companies, working on systemic issues in a coordinated fashion, so that they are effective.

Section One of this part contains recommendations specific to "putting the SCI into effect."

These recommendations relate to:

- announcements by the Prime Minister and other Ministers;
- necessary institutional arrangements;
- steps necessary to assemble and sustain "city teams"; and
- strengthening partnerships with international financial institutions.

Section Two of this part contains recommendations that are relevant to and supportive of the SCI, but which are also capable of standing alone.

SECTION ONE

The NRTEE recommends:

Announcements by the Prime Minister and Other Ministers

1. **The Prime Minister announce the Sustainable Cities Initiative as part of his government's commitment to bring Canadian expertise to bear on one of the next century's greatest challenges and opportunities.**

   The Prime Minister may want to announce the SCI as the "external" element of the Millennium Program. As has been argued throughout this report, the SCI provides the government with an opportunity to be both forward-looking and practical in regards to one of the great commercial, environmental and developmental challenges of this generation. It supports the three fundamental objectives of Canadian foreign policy, and is a singularly positive projection of Canadian values abroad. Such an announcement would position Canada internationally as a leader in a time of crisis, would galvanize a domestic response proportionate to the issue, and would ensure that the Initiative achieves the stature within and without the governmental structures necessary to its ultimate success.

2. **The Prime Minister's announcement be followed up by announcements by the Ministers of Finance, Foreign Affairs, International Trade, International Cooperation, Environment, and Industry, each in their respective spheres of responsibility.**

   The content of the announcements is suggested by recommendations that follow.

Institutional Arrangements

It is recommended that:

3. **As an integral part of the above announcements, the Prime Minister announce the establishment of a Team Canada Sustainable Cities "unit" under one lead minister but with ongoing input from other key departments.**

   This unit would have both a policy and an implementation dimension.

4. **Funds be provided, on a matching basis, to support a small Secretariat or Council serving the private sector service providers (both NGO and for-profit).**

   This would be private sector (for-profit and not-for-profit) driven. While the operations of the Council would need start-up funds, it would move as quickly as possible to a "matching" system whereby funds are provided as a ratio of private sector contribution.

Explanation of Institutional Arrangements

A possible breakdown of responsibilities between the governmental and "private sector" units is sketched below. In both instances the goal is a "pulling together" of currently scattered urban-focused capabilities and resources. The allocation of responsibilities between the private sector and the governmental unit attempts to reflect the "subsidiarity" principle: responsibilities are assigned to each only where they cannot be effectively carried out by parties (private sector or government departments) acting on their own; and responsibilities are assigned to the government unit only where they cannot be effectively carried out by the private sector unit.

Functions of the private sector Sustainable Cities Council would include:

- Tracking and reporting to Canadians on the needs of and trends in urban centres around the globe in which there are current or potential vital Canadian interests. This entails:
  - identifying priority cities through data gathering and analysis (along the lines of those already developed by the NRTEE); and
  - mapping and linking Canadian capabilities to respond with global urban solutions.
- Developing case studies, best practices documents, courses and other training and orientation materials.
- Facilitating the formation of "consortia" or "city teams."
- Spearheading the marketing of the SCI and — in conjunction with and with support from the Team Canada unit — coordinating the outreach to various urban officials and others abroad.
- Serving as the liaison with the Sustainable Cities Team Canada unit.

Functions of the Sustainable Cities Team Canada unit would include:

- Coordinating an interdepartment advisory committee at the Director General level, and ensuring on behalf of the responsible minister that an integrated strategy is being followed.
- Engaging federal program managers and project staff in shaping their own efforts to contribute to the city teaming process (described in part below, in the recommendations related to "Assembling and Sustaining City Teams").
- Acting as the federal government's "window" to foreign cities and to international financial institutions on urban issues.
- Together with the private sector Council, tracking the needs of and trends in urban centres around the globe in which there are current or potential vital Canadian interests.
- Together with the private sector Council, helping to market Canadian urban capabilities to officials and others abroad.
- Coordinating with and acting as a liaison to the private sector unit.

Funding Requirements

Clearly, there are cost implications associated with the above responsibilities.

A source of money needs to be identified to fund the government's Team Canada unit and its associated responsibilities.

Seed money is required for the private sector Sustainable

Cities Council. After a start-up period, government money would be provided on a matching basis to private sector funds. Any such matching arrangement would need to account for the lesser ability of not-for-profit organizations to pay, and for the importance of encouraging participation by Canada's small and medium-sized companies.

Assembling and Sustaining "City Teams"

The key insight emerging from the NRTEE workshop held in January 1998, and confirmed over the course of subsequent outreach, is that Canadian efforts currently occurring in a scattered and ad hoc manner can be effectively linked and made more effective if city teams are established.

The process of initiating city teams needs to take place on two levels:

- Through engagement of federal program managers and project staff in shaping their own efforts to contribute to the city teaming process.
- Through engagement of the private sector companies and non-governmental organizations, research institutes, etc.

Accordingly, it is recommended that:

5. **Under the coordination of the Sustainable Cities Team Canada unit, each relevant department and agency be asked to effectively "draw a circle" around identified cities and determine what can be done internally to facilitate the SCI.**

And more specifically, it is recommended that:

a) **The Ministers for Industry Canada, Foreign Affairs and International Trade**

- **Call for the joint creation by their respective departmental officials of an up-to-date marketing package of Canadian strength in "sustainable urban solutions" geared initially to the six starting cities, but applicable more broadly.** This would promote our integrated and development-oriented expertise as a distinct feature of Canada, putting an explicit frame around our expertise in telecommunications, urban transit, information technology, solid waste, water and wastewater systems, community energy systems, buildings and facilities, etc., and in consulting, both private and public. Much of this information is already in place, but is handled by different sector groups within each department.
- **Involve Canadian Embassy staff and trade commissioners in augmenting and/or refining city profiles and, more generally, contributing to the work of city teams and to the formulation of city development strategies as an integral part of mission planning and operations.**

b) **The Minister for International Trade, in concert with the Minister of Finance, support and/or empower the Export Development Corporation (EDC) to use the Canada Account as a strategic means to forward sustainable urban development.**

More specifically, it is recommended that the Ministers:

- **Remove the current legislative bar to the EDC's taking of equity positions with Canada Account funds; and**

As regards the concessional element of the Canada Account, that the Ministers

- **Increase its size;**
- **Expand beyond China the number of countries eligible for this concessional financing; and, *in concert with this and the above point***
- **Modify the criteria for project eligibility to reflect the importance Canada places on sustainable urban development in those countries.** This final point is critical to making the funds a strategic means to forward sustainable urban development and — it is argued — to increasing the "return" on Canadian monies.

c) **The Minister responsible for International Cooperation**

- **Calls for the creation of city strategies under the aegis of the CIDA's established country and regional programs.**

  These city strategies would:

  - determine how best to apply successful financing approaches — used on an ad hoc basis in a number of country program areas — to these cities;

- identify local, provincial and national officials and politicians who are the best "entry points" for a Canadian presentation of Canadian capabilities, etc.; and
- develop a strategy for the collaborative determination of urban priorities and partnerships with local organizations, including municipalities and NGOs.

In each case, the city strategies would be created in consultation with the managers of CIDA-funded projects being undertaken in those cities.

- **Calls for the modification of funding criteria to encourage further combined proposals by Canadian teams in specific urban regions, and also to promote effective due diligence in selecting partners locally.**

6. **Based on the extensive work already carried out by the NRTEE, the organizations and companies identified in each city profile for "starting cities" be invited to work together on appropriate approaches to the specific cities.**

   There should be a workshop or workshops geared toward the development of city-specific strategies and leading to a formal teaming structure and agreement. This is similar to what is done right now by those responsible for assembling short-term missions, but with the difference that this would have a long-term perspective. This work should ideally take place in conjunction with the development of city strategies within the government, and the results of the two parallel efforts should be integrated.

7. **Based on the formation of teams, CIDA be provided funding from an SCI envelope, provided over and above its current base, to support "city team secretariats" over the life cycle of a comprehensive project.** Canadian companies benefiting from these services could contribute to its costs based upon success in PPI or similar ventures.

Strengthening Partnerships with International Financial Institutions

It is recommended that:

8. **The Minister of Finance in consultation with the Minister for International Cooperation**

- **Negotiate a formal agreement with the World Bank that would link their work on city strategies to Canadian work on the same subject.** The main advantages of closer links are being able to leverage domestic and international development monies; strategically deploy our own limited public funds; and create closer working relationships.
- **Initiate and negotiate similar agreements with the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), the Inter-American Development Bank (IADB), the Asian Development Bank (AsDB) and the African Development Bank (AfDB)**

  Again, the benefits include the possibility of leveraging scarce public monies in a way that will:

  a) allow Canada to set priorities for spending; and

  b) help create the "basic regulatory engineering" that is both the precondition to sustainable growth and the means by which more of what is sustainable becomes profitable.

SECTION TWO

Making Policy, Program and Operational Changes to Facilitate All Canadian Efforts in International Environment and Development Projects

Departments and agencies most specifically concerned should make a variety of modifications to current programs and instruments needed both to implement a Sustainable Cities Initiative, and generally to position Canada better in relation to urban development projects around the globe. The following recommendations are strongly supportive of the SCI, but are also capable of "standing alone":

It is recommended that:

9. **The Ministers of International Trade and Finance encourage the Export Development Corporation (EDC) to make use of its powers and mandate to establish "regional infrastructure investment funds."**

These funds should:

a) **be targeted for infrastructure and building projects in selected urban regions around the world;**

b) **represent value-added risk capacity for Canadian public-private infrastructure exporters and investors, by complementing existing/available financial services, filling infrastructure financing gaps and meeting unaddressed exporter/investor financing needs; and**

c) **be structured so as to optimally lever EDC's risk capital and product and market expertise with private sector entities and capital markets.**

10. **The EDC mirror, as appropriate, the European Bank for Reconstruction and Development's focus on "environmental goals," and "municipal and environmental sectors" in particular. As one example, this focus could be articulated as part of, or in conjunction with, EDC's environmental framework.**

11. **The Department of Finance relax its restrictions on the ability of labour-sponsored venture capital funds and pension funds to invest in foreign ventures — provided those funds flow into approved urban environmental ventures and PPI projects.**

12. **The Climate Change Secretariat create an issues table or subcommittee to develop a global city-based strategy as an integral part of Canada's domestic and international response to meeting the Kyoto Protocol to the Climate Change Convention.**

ENDNOTES

1. *Canada in the World* (publication of the Government of Canada). See also *An Urbanizing World: Statement on Sustainable Cities* (CIDA, Sept. 1998).

2. FEEEP is an acronym for the interlinkings issues of "food, energy, environment, economy, population."

3. The mid-range estimate of the United Nations Population Division and World Resources Institute is that the global population will be 8.5 billion people by 2025 (from approximately 5.8 billion today). The vast bulk of this 2.7 billion person increase is expected to occur in developing countries, and fully 90% of it is expected to be born or to settle in cities. Richard Gilbert, *Reducing Urban Air Pollution in APEC Economies, Transportation and the Role of Local Governments* (A report prepared for the APEC Study Cenre in Canada and NRTEE)

4. Chinese Academy of Sciences.

5. Richard Ackermann, World Bank. From presentation notes to NRTEE Workshop, January 1998.

6. Also, the compactness of the urban form relative to rural and suburban land-use patterns means that, for the same standard of living, per capita resource use is lower in cities. This is due to economies of scale for infrastructure and other factors.

7. "Kyoto" is shorthand for the Third Conference of the Parties (COP3) to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) that took place in Kyoto, Japan in December 1997.

8. Further, it is expected that the Conference of the Parties process carried on under the auspices of the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) will eventually lead to an international regime whereby Canadian (and other countries') firms can get credit for reducing greenhouse gases abroad. These firms will have an important market — and access to additional financing through the Clean Development Mechanism or otherwise. An important ancillary benefit of this is that it would circumvent a major stumbling block to energy-saving investments in developing countries: viz., ubiquitous state subsidization of energy costs.

9. Industry Canada, "Winning in Global Infrastructure Markets: Solutions Through Partnership" (Fall, 1998), citing World Bank/IFC figures.

10. Eric Siegel (Vice President of Canada's Export Development Corporation) in remarks to an APEC Infrastructure Workshop, Los Cabos, Mexico, 1997.

11. Paper on FDI distributed at PPI conference.

12. Richard Ackermann, from presentation notes to the January 1998 NRTEE workshop.

13. See "Winning in Global Infrastructure Markets: Solutions Through Partnership."

14. Following up on a recommendation of the NRTEE's January workshop, and in conjunction with the Department of Foreign Affairs and International Trade, the NRTEE commissioned the Bayswater Consulting Group to secure the preliminary information necessary to consider opportunities for a more strategic Canadian approach to the growing market for sustainable cities solutions. A comprehensive inventory of Canadian centres of urban expertise, of global urban development projects, and of capabilities was completed, describing all known Canadian activities relevant to improving local infrastructure and environments in cities around the world. This is now available in hard copy from the NRTEE and is expected to be posted soon on the CIDA Website.

15. CIDA has agreed to post the "map" document or significant parts thereof on its own Website. Industry Canada, DFAIT and other departments may also post this information.

16. These were gleaned from a variety of sources including: current and relevant World Bank contracts posted on the IFInet Website; country profiles and market opportunities assembled by DFAIT; reports from the Asian Development Bank (AsDB) on Asia's infrastructure market; and industry contacts.

17. Information on this issue was gained from, *inter alia*, Export Development Corporation (EDC) country profiles and risk assessment; other political and economic profiles; CIDA reports; and reports by urban experts.

18. Information on environmental need came from the World Resources Institute in conjunction with the World Bank and the United Nations; Industry Canada reports on urban opportunities (since opportunity is largely the flip side of need); Habitat/UN Development Program/The World Bank Urban Management Program environment profiles; and various NGO reports.

19. This information was first culled from the above-mentioned "Map of Canadian Capabilities." Canadian capabilities were then situated in light of competition from foreign companies and examined for the potential for partnerships. The aim in setting out the most appropriate Canadian capabilities was to focus on urban pollution prevention and other solutions that are attractive from a financial perspective; that show Canada as a centre of urban innovation; and avoid pure "technology push" solutions.

20. While only the six cities were subject to comprehensive profiling, the NRTEE did commission some research of potentialities in approximately 15 others.

21. See "Prospectuses for a Selection of Cities in Which to Start a Canadian Sustainable Cities Initiative" (NRTEE, September 1998); also available on the NRTEE Website <www.nrtee-trnee.ca>. Copies have also been sent to the Canadian Ambassadors of the relevant countries through the offices of the Chair of the intergovernmental process established to oversee the SCI.

TRNEE Initiative sur les villes durables Rapport final et recommandations

1999

Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie

National Round Table on the Environment and the Economy

MANDAT

La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) a été créée pour *jouer un rôle catalyseur dans la définition, l'interprétation et la promotion, pour tous les secteurs de la société canadienne de même que pour toutes les régions du pays, des principes et de la pratique du développement durable.* Cet organisme a pour rôle particulier de définir les problèmes qui ont des implications à la fois environnementales et économiques, d'analyser ces implications, et de tenter de définir des mesures qui permettront de trouver un juste équilibre entre la prospérité économique et la protection de l'environnement.

Les travaux de la TRNEE visent à améliorer la qualité de l'élaboration de politiques environnementales et économiques en fournissant aux décideurs l'information nécessaire pour faire des choix éclairés qui permettront d'assurer un avenir viable pour le Canada. La TRNEE tente de remplir son mandat comme suit :

- indiquer aux décideurs et aux leaders d'opinion le meilleur moyen d'intégrer les considérations économiques et environnementales dans la prise de décisions;
- solliciter activement l'opinion des intervenants qui sont directement touchés par un problème et offrir un lieu de rencontre neutre où ils peuvent tenter de résoudre les problèmes et surmonter les obstacles qui entravent le développement durable;
- analyser les faits et tendances de l'environnement et de l'économie dans le but de définir les changements qui favoriseront le développement durable au Canada;
- recourir aux résultats de la recherche et de l'analyse, en particulier des consultations à l'échelle nationale, pour aboutir à une conclusion quant à l'état du débat sur l'environnement et l'économie.

La TRNEE a établi un procédé par lequel les intervenants définissent eux-mêmes les facteurs environnementaux et économiques des enjeux, les éléments de consensus et les motifs de désaccord. Combinée à l'impartialité et à la neutralité, l'approche multilatérale caractérise les activités de la TRNEE. Les publications de la TRNEE traitent des questions environnementales et économiques urgentes susceptibles de faire avancer le développement durable.

Membres de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie

La TRNEE se compose d'un président et d'au plus 24 autres Canadiens éminents nommés par le gouvernement fédéral pour représenter un vaste éventail de régions et de secteurs, dont le monde des affaires, le milieu syndical, le milieu universitaire, les organismes de protection de l'environnement et les Premières nations. Les membres de la TRNEE se réunissent en table ronde quatre fois par an pour faire le point sur les travaux en cours de l'organisme, pour établir des priorités et pour lancer de nouveaux programmes.

Président
Le Dr Stuart Smith
Président
ENSYN Technologies Inc.
Etobicoke, Ontario

Vice-présidente
Lise Lachapelle
Présidente et Chef de la direction
L'Association canadienne des pâtes et papiers
Montréal, Québec

Vice-présidente
Elizabeth May
Directrice générale
Sierra Club du Canada
Ottawa, Ontario

Paul G. Antle
Président-directeur général
SCC Environmental Group Inc.
St. John's, Terre-Neuve

Jean Bélanger
Ottawa, Ontario

Allan D. Bruce
Administrateur
Joint Apprenticeship & Training Plan,
Union internationale des opérateurs de machines lourdes
(section locale 115)
Burnaby, Colombie-Britannique

Patrick Carson
Conseiller en planification stratégique
Les compagnies Loblaw - Weston
Toronto, Ontario

Douglas B. Deacon
Propriétaire
Trailside Café and Adventures
Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard

Elizabeth Crocker
Copropriétaire, P'lovers
Halifax, Nouvelle-Écosse

Johanne Gélinas
Verdun, Québec

Sam Hamad, ing.
Vice-président, Industrie
Roche Ltée, Groupe conseil
Sainte-Foy, Québec

Le Dr Arthur J. Hanson
Scientifique distingué et
membre d'honneur
Institut international du développement durable
Winnipeg, Manitoba

Michael Harcourt
Associé principal
Développement durable
Sustainable Development Research Institute
Vancouver, Colombie-Britannique

Cindy Kenny-Gilday
Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest

Emery P. LeBlanc
Vice-président exécutif
Alumine et métal de première fusion
Alcan Aluminium Limitée
Montréal, Québec

Anne Letellier de St-Just
Avocate
Québec, Québec

Ken Ogilvie
Directeur général
Pollution Probe Foundation
Toronto, Ontario

Joseph O'Neill
Vice-président, Bois et forêts
Repap New Brunswick Inc.
Newcastle, Nouveau-Brunswick

Angus Ross
Président
SOREMA Management Inc.
et Fondé de pouvoir SOREMA, direction canadienne
Toronto, Ontario

Irene So
Vice-présidente et gestionnaire-associée de portefeuille
RBC Dominion Securities
Toronto, Ontario

John Wiebe
Président-directeur général
GLOBE Foundation of Canada
et Vice-président exécutif
Fondation Asie-Pacifique du Canada
Vancouver, Colombie-Britannique

Directeur général et premier dirigeant
David McGuinty

Comité de la TRNEE en politique étrangère et du développement durable

Michael Harcourt ***(Président)***
Associé principal, Développement durable
Sustainable Development Research Institute

Paul G. Antle
Président-directeur général
SCC Environmental Group Inc.

Dr Arthur J. Hanson
Scientifique distingué et membre d'honneur
Institut international du développement durable

Elizabeth May
Directrice générale
Sierra Club du Canada

Cindy Kenny-Gilday
Yellowknife, Territoires du Nord-Ouest

John Wiebe
Président-directeur général
GLOBE Foundation of Canada
et Vice-président exécutif
Fondation Asie-Pacifique du Canada

Personnel :

David Morgan
Conseiller en politiques, TRNEE

Table des matières

AVANT-PROPOS

SOMMAIRE 1

PREMIÈRE PARTIE – HISTORIQUE 5

Atelier « Solutions pour les cités viables », janvier 1998 5

Consultations et diffusion externe après l'atelier 7

DEUXIÈME PARTIE – ARGUMENTS FAVORABLES À L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES 9

Arguments favorables à une stratégie urbaine sur le plan de l'environnement et du développement 9

Arguments commerciaux favorables à l'approche urbaine 10

Arguments politiques favorables à une stratégie urbaine 12

Pourquoi le maintien du statu quo n'est pas une solution 13

TROISIÈME PARTIE – L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES : FAIRE LE LIEN ENTRE LE COMMERCE ET L'ENVIRONNEMENT OU LE DÉVELOPPEMENT 15

Éléments essentiels de la stratégie IVD de la TRNEE 15

L'IVD comme complément de base de l'initiative IPP 20

QUATRIÈME PARTIE – METTRE EN ŒUVRE L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES 21

Première section – Annonces par le Premier ministre et d'autres ministres 21

Dispositions institutionnelles 22

Former et soutenir des équipes urbaines 23

Renforcer les partenariats avec les Institutions financières internationales 24

Deuxième section – Apporter des changements sur le plan des politiques, des programmes et des activités pour faciliter toutes les initiatives du Canada dans des projets internationaux de développement et d'environnement 25

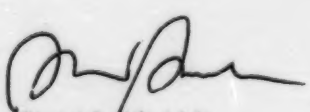
NOTES 26

AVANT-PROPOS

Le plus grand espoir que je nourris pour ce rapport est que ses conclusions soient considérées comme allant de soi et relevant du simple bon sens. Et pourquoi pas? D'après les experts, la population urbaine augmentera de plus de deux milliards d'habitants d'ici à 2025, et les villes du monde en développement seront les plus touchées par ce phénomène. Le présent rapport soutient un argument indubitable : il vaudrait mieux que l'urbanisation se fasse d'une manière qui perturbe le moins possible l'environnement et la société, et les Canadiens doivent faire leur part dans la réalisation de cet objectif.

L'idée maîtresse qui sous-tend ce rapport est la suivante : Les villes méritent et exigent des stratégies urbaines. Cette notion, qui est simple, ouvre aussi la voie au changement. Elle fait appel au changement parce que nous ne nous sommes pas organisés de cette manière au Canada, pas plus qu'ailleurs dans le monde. Nous avons des ministères qui s'occupent du transport, de l'énergie, des industries environnementales, du commerce et de la politique étrangère; nous avons des entreprises qui se spécialisent dans le traitement des eaux, dans le métro léger et dans les télécommunications; nous avons des dizaines de projets visant à réduire la pauvreté et à stimuler le développement. Mais dans l'ensemble, nous n'avons pas envisagé ces divers champs d'activité dans une perspective urbaine. Le présent rapport consiste à placer au premier plan ce qui a toujours été devant nos yeux. Il indique ce que l'on peut faire pour que l'influence du Canada dans les villes du monde soit la plus forte possible, d'une manière qui sera favorable à notre économie et à notre environnement et qui rehaussera notre image internationale.

À titre de président de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE), je suis heureux de vous présenter ce rapport. Outre les dizaines de personnes qui ont contribué à ce document et aux travaux du Comité de la TRNEE qui l'a préparé, je tiens à remercier tout particulièrement Michael Harcourt, qui n'a ménagé aucun effort pour défendre cet argument de simplicité et d'appel au changement, et qui a veillé à ce que les idées proposées se concrétisent. Merci également à David Morgan, conseiller en politiques de la TRNEE qui a, entre autres tâches, rédigé la version finale de ce rapport.



Stuart Smith, M.D.
Président, TRNEE

SOMMAIRE

En l'espace d'une seule génération, la population des villes du monde en développement augmentera de plus de deux milliards d'habitants. Le présent rapport expose pourquoi il faut mobiliser de manière systématique un vaste éventail de capacités du Canada dans le domaine urbain aux fins suivantes : a) pour s'attaquer à ce qui constitue de toute évidence un problème crucial de développement viable en milieu urbain; b) pour accroître sensiblement les débouchés commerciaux pour le Canada. Ce rapport démontre que le maintien du statu quo :

- aggravera la détérioration de la position concurrentielle du Canada sur un marché qui se chiffre en trillions de dollars;
- rendra un très mauvais service aux nombreuses personnes dont la vie pourrait s'améliorer sensiblement si l'on employait à meilleur escient les maigres capitaux que l'on affecte au développement;
- représentera une belle occasion manquée d'améliorer sensiblement l'environnement, tant à l'échelon mondial que local.

Le présent rapport décrit les éléments d'une réaction efficace de la part du Canada, et les obstacles qu'il nous faut éliminer si nous voulons aller de l'avant.

Les recommandations ici présentées sont le fruit de plus de 18 mois d'efforts intensifs déployés par la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Environnement Canada, et par un éventail d'intervenants du secteur privé. Ces propositions découlent d'une recherche systématique, d'une vaste consultation et d'une série de cinq ateliers intensifs d'experts. Plus de 670 entreprises et organismes canadiens y participent d'une manière ou d'une autre, et l'information concernant les initiatives canadiennes dans 172 villes du monde a été regroupée et agencée selon une formule de présentation commune. Cet exercice a permis de repérer des débouchés de financement à faible risque qui se chiffrent en centaines de millions de dollars et qui échappent aujourd'hui aux intérêts canadiens, et de concevoir des moyens de mieux tirer parti de ces ressources.

Présentation du rapport

La première partie du présent rapport décrit la genèse de l'Initiative sur les villes durables, et la manière dont elle a été peaufinée au cours des mois qui ont suivi l'atelier organisé par la TRNEE en janvier 1998 sur ce sujet. Les participants de l'atelier ont fortement appuyé la thèse centrale du document d'étude de l'atelier, à savoir : une application plus systématique et plus stratégique d'un vaste éventail de compétences urbaines du Canada dans les villes du monde en développement entraînerait des effets positifs importants pour l'environnement et pour l'économie, tout en améliorant sensiblement l'environnement urbain et, en fait, mondial.

Les participants ont soutenu que le succès dépend des facteurs suivants :

- miser sur les programmes gouvernementaux actuels, tout en leur donnant une orientation plus urbaine;
- mieux relier les solutions d'affaires aux initiatives stratégiques;
- savoir « qui fait quoi et où » dans les villes du monde entier;
- être en mesure d'offrir des ensembles de biens et services intégrés et adaptés à la demande;
- miser sur les points forts du Canada sur certains marchés étrangers.

Depuis cet atelier, le Comité de la politique étrangère de la TRNEE et ses partenaires ont surtout consacré leurs efforts aux priorités définies ci-dessus.

La **deuxième partie** présente les avantages politiques, économiques et environnementaux d'une stratégie urbaine, et de l'Initiative sur les villes durables en particulier.

Les arguments favorables à l'environnement et au développement se résument comme suit :

- Démographie : En l'espace d'une seule génération, la population des villes du monde en développement est censée augmenter de plus de deux milliards d'habitants. Ces agglomérations exigeront beaucoup de l'environnement naturel, peu importe que la forme urbaine soit plus favorable à l'efficience des ressources que les modes de peuplement rural ou suburbain.

- Certaines villes accusent déjà des pertes de 5 à 8 p. 100 de leur produit régional brut (PRB) qui sont directement attribuables à la détérioration de l'environnement et à ses effets néfastes sur la santé, ainsi qu'à l'insuffisance des infrastructures urbaines. Ce phénomène vient brouiller, pour ne pas dire effacer complètement la ligne qui séparait auparavant les « luxes environnementaux » des « nécessités économiques ». Il souligne aussi à quel point toute tentative de régler les problèmes de changement climatique et autres problèmes mondiaux d'environnement « dans le langage des villes » sera plus fructueuse — en appliquant des mesures dont bénéficiera directement la population urbaine — que toute pression morale ou que tout argument purement environnemental.

- La densité de la population urbaine et les économies d'échelle multiplient l'effet positif pour l'environnement et le développement de tout dollar dépensé.

En faisant valoir les avantages commerciaux d'une stratégie urbaine, on axe d'abord l'attention sur la taille du marché actuel des infrastructures urbaines, évalué à quelque 300 milliards de dollars américains par an. Avec le maintien du statu quo, les Canadiens sont bien en dessous de la moyenne, tant dans la part de ce marché qui bénéficie de l'appui des institutions financières internationales (IFI) que dans la part plus grande que le secteur privé est en train de développer par des projets d'infrastructures publiques-privées (IPP). L'Initiative sur les villes durables est présentée comme un complément important à l'initiative des IPP du gouvernement, comme un moyen de stopper, pour ne pas dire complètement renverser ce mouvement d'érosion de la compétitivité du Canada sur la scène internationale.

Le deuxième élément de l'argument commercial se fonde sur l'énorme fossé qui sépare la « demande effective » et le besoin réel d'infrastructures urbaines environnementales. Alors que la première est évaluée à 300 milliards de dollars américains par an, la quantité requise pour simplement répondre aux besoins fondamentaux dans le monde en développement correspond peut-être au double. En intégrant le renforcement des capacités institutionnelles et des capacités de gouverner, et en veillant à ce que les efforts déployés sur le plan commercial répondent véritablement à la demande, l'IVD contribuerait à donner naissance à un marché qui, actuellement, n'est pas desservi et que nous sommes pourtant bien placés pour répondre à ses besoins.

La **troisième partie** décrit les éléments essentiels de l'Initiative sur les villes durables. Cette Initiative mise sur le parcours du Premier ministre en ce qui a trait au développement des infrastructures et à la promotion du commerce en plaçant ces éléments dans le contexte du développement durable en milieu urbain à l'échelon mondial. Elle fait appel à un déploiement plus efficace des ressources existantes et des instruments qui existent déjà en théorie, en canalisant plusieurs initiatives et efforts du Canada qui, jusqu'à présent, étaient dispersés. Elle repose sur quatre piliers :

- Engagement des hautes instances publiques de favoriser des initiatives urbaines plus stratégiques à l'étranger. Ceci consisterait aussi à doter le Canada d'une image de marque comme fournisseur de solutions urbaines viables (comme cela se fait pour les technologies de l'information), et à exprimer la volonté politique de mettre fin à l'isolement des efforts déployés par les dépositaires d'enjeux et des programmes gouvernementaux.

- Avoir une connaissance précise et à jour des régions et centres urbains du monde qui sont les plus aptes à traduire leurs besoins en projets d'investissements concrets et solides qui desserviront leur population de manière équitable, et des capacités canadiennes nécessaires pour répondre à ces besoins. Ceci permettra d'axer l'attention et les efforts là où, précisément, on peut intervenir rapidement et obtenir le maximum d'avantages pour les deux parties.

- Former des partenariats dynamiques avec la Banque mondiale et d'autres organismes de développement pour assurer la coordination des efforts déployés par le Canada ou dans d'autres contextes bilatéraux dans certaines villes et régions, et l'utilisation à bon escient des maigres capitaux affectés au développement.

- Favoriser et soutenir les équipes urbaines composées d'entreprises et d'organismes canadiens qui sont préparés et disposés à appliquer, dans certaines villes du monde sélectionnées, des solutions appropriées aux besoins mondiaux urgents sur plusieurs plans (eau saine, transport public rapide, énergie propre, transport et communications urbaines fluides, bâtiments sains), et qui sont en mesure de le faire.

La troisième partie décrit également les mesures que la TRNEE et ses partenaires ont prises dans ces divers domaines.

La **quatrième partie**, la dernière du présent rapport, expose les recommandations formulées par la TRNEE au gouvernement. La TRNEE préconise certains changements au sein du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, d'Industrie Canada, de l'Agence canadienne de développement international, et de la Société pour l'expansion des exportations qui permettraient une orientation urbaine stratégique, et qui amélioreraient l'efficacité des efforts déployés par le Canada en matière de commerce, d'environnement et de développement. Elle recommande aussi la création d'une « unité gouvernementale » chargée de coordonner les initiatives des ministères et d'assurer la liaison avec un « Conseil des villes durables » du secteur privé.

L'Initiative sur les villes durables cadre parfaitement avec les objectifs de politique étrangère du gouvernement du Canada :

- promotion de la prospérité et de l'emploi;
- protection de notre sécurité, dans un cadre mondial stable;
- rayonnement de la culture et des valeurs canadiennes[1].

Avant tout, cette Initiative est un moyen d'atteindre ces objectifs dans le contexte résolument urbain de la civilisation du XXI[e] siècle.

PREMIÈRE PARTIE

HISTORIQUE

L'Initiative sur les villes durables (IVD) a été mise sur pied par le Comité de la politique étrangère de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (dite TRNEE ou Table ronde) du Canada, de concert avec un grand nombre de personnes et d'organismes issus de divers secteurs de la société canadienne. Elle est le fruit des travaux de la Table ronde sur les villes durables dans le cadre de l'APEC, travaux menés parallèlement à ceux du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) et du ministère de l'Environnement du Canada, en vue de la Rencontre des ministres de l'environnement de l'APEC en 1997, où les mesures à prendre sur le plan des villes durables devaient être au cœur du dialogue de l'APEC.

Les travaux de la Table ronde et d'Environnement Canada sur l'approvisionnement d'infrastructures écologiques dans les villes de l'APEC nous ont d'abord convaincus que l'ampleur et la complexité du défi urbain dans la région Asie-Pacifique méritaient l'attention des plus hautes instances de l'APEC et, qu'avec le temps, le défi urbain s'étendrait bien au-delà de la portée régionale et politique du forum de l'APEC. Nous en sommes ensuite venus à considérer le redressement des villes, si noble cet objectif soit-il, comme l'un des problèmes majeurs de la planète au cours des prochaines décennies sur le plan du développement, de l'économie et de l'environnement.

Les activités menées par la Table ronde depuis juin 1997 attestent de cette prise de conscience naissante. Après la Rencontre des ministres de l'environnement en juin, nous avons tenté de placer les villes au cœur du débat politique de l'APEC de haut niveau, dit « FEEEP », l'expression institutionnelle de la volonté des dirigeants de l'APEC de résoudre les problèmes interdépendants de sécurité alimentaire, de protection de l'environnement, de croissance économique, de consommation d'énergie et de croissance démographique[2]. Nous avons soutenu que ces problèmes sont surtout d'ordre urbain et qu'en les attaquant sous cet angle, on canaliserait l'orientation importante mais actuellement diffuse du mandat et des débats du FEEEP.

Lors du Sommet de l'APEC en novembre 1997, le Canada a démontré sa pleine capacité d'influer de manière déterminante sur les conclusions de l'APEC. À cette époque, la TRNEE était déjà convaincue que le mouvement d'urbanisation durable ne s'amorcerait véritablement que si l'on en faisait un volet majeur de la politique internationale et nationale du Canada, qui serait diffusé non seulement par l'intermédiaire de l'APEC mais aussi par la voie d'autres forums. La TRNEE était également persuadée alors que ce mouvement ne s'amorcerait que si le Canada se dotait d'une stratégie cohérente qui lui soit propre pour relever les défis et saisir les débouchés qu'annonce une urbanisation sans précédent.

Atelier « Solutions pour les cités viables », janvier 1998

En janvier 1998, la TRNEE a réuni un grand nombre des principaux prestataires canadiens de services d'ingénierie intégrée et d'infrastructure urbaine, de directeurs de grands organismes à but non lucratif, de représentants de la Banque mondiale, représentants d'organismes municipaux, nationaux et internationaux, d'universitaires, de représentants des pouvoirs locaux, d'experts en financement de grandes institutions privées de prêt du Canada, du gouvernement et de la Société pour l'expansion des exportations, ainsi que de hauts fonctionnaires des ministères et organismes gouvernementaux concernés. Les participants ont analysé et précisé les arguments présentés dans un rapport de synthèse qui avait été commandé spécialement pour cette occasion, « Canada Offers Sustainable Cities Solutions for

the World », et ont mis sur pied un plan d'action de ce qui est devenu un processus itératif d'une année et qui consiste à définir de manière plus précise l'Initiative sur les villes durables.

Voici les principaux messages formulés par les participants à l'atelier :

1. *Nous avons besoin de rattacher les solutions d'affaires aux initiatives des pouvoirs publics qui sont déjà en cours.*

2. *Nous devons savoir quels organismes et entreprises canadiens sont actifs, et ce dans quel secteur des diverses villes du monde.*

   Les entreprises, le secteur public et les organismes à but non lucratif du Canada sont actifs dans des centaines de villes et régions du monde. Toutefois, ces organismes n'ont souvent pas connaissance des activités d'autrui, et ce parfois dans la même ville. Cette situation est source de confusion pour les décideurs locaux. Les Canadiens ratent ainsi des occasions importantes de réaliser des projets complets. Le renforcement de la coopération serait pour eux source de synergie et de nombreux autres avantages. Il importe au plus haut point de décrire de manière exhaustive « qui fait quoi et où ».

3. *Les dirigeants municipaux du monde entier recherchent de plus en plus des solutions intégrées à leurs problèmes, mais ils ne veulent pas qu'on leur offre des solutions bricolées.*

   Il serait intéressant que les entreprises canadiennes aient facilement accès à l'information sur les capacités et l'expérience des entreprises canadiennes dans l'éventail complet des applications urbaines, pour que, par exemple, elles puissent offrir une solution clé-en-main pour l'énergie, l'eau, le logement et les déchet solides.

   Le financement est un élément crucial de toute solution globale. Les entreprises canadiennes doivent être plus conscientes des aspects suivants : quelles sont les sources actuelles de financement, comment établir le financement d'un projet à long terme, et comment recourir à des solutions imaginatives de financement à même les recettes fiscales et les actifs locaux.

4. *Nous devons être stratégiques dans notre choix du lieu et des secteurs que nous ciblons, et envisager nos capacités avec réalisme.*

   Il sera plus facile d'offrir une approche intégrée dans les régions où la présence du Canada est déjà établie. Il s'agit entre autres des villes où le Canada a participé à des travaux de renforcement des capacités avec l'appui de l'Agence canadienne de développement international (ACDI) et d'autres organismes. Il y a également des villes et des régions que les IFI visent pour des investissements concentrés dans l'avenir. Les grandes entreprises canadiennes ont déjà une « tête de pont » établie, et se sont taillé une bonne réputation dans plusieurs localités. Les renseignements obtenus lors des missions canadiennes à l'étranger permettront peut-être aussi de dénicher des villes où les élus municipaux sont très désireux d'entreprendre des projets de développement d'infrastructure intégrée dans l'avenir, et ont la capacité et les moyens financiers de le faire.

   Être stratégique signifie ne pas trop faire valoir les capacités et la puissance financière des Canadiens. Il y a des régions du monde où les entreprises canadiennes ne sont pas nécessairement concurrentielles. Les Canadiens doivent également se concentrer sur leurs points forts dans divers domaines tels que la conception technique, les télécommunications, la technologie de l'information, le rendement énergétique, le transport en commun et le traitement des eaux usées, plutôt que d'être à l'affût de n'importe quel chantier de construction.

5. *Nous devons miser sur l'éventail existant de programmes gouvernementaux qui permettent de réaliser des projets urbains, de former des équipes d'affaires et d'autres éléments importants pour une initiative de villes durables.*

   Il s'agit entre autres du service « IFINet », de la Capital Projects Action Team, d'Environnement — Solutions canadiennes, de l'Initiative d'infrastructures publiques et privées d'Industrie Canada, de la Stratégie canadienne pour le commerce international, des contributions interministérielles au CNUEH (ou « Habitat »), des travaux d'urbanisation durable menés sous l'égide de l'APEC, et ainsi de suite. Dans un certain sens, les programmes gouvernementaux peuvent également être interprétés comme englobant

l'éventail complet des organismes à but non lucratif dont les travaux dans les villes du monde en développement sont financés, en tout ou en partie, par l'État. Il faut absolument trouver un moyen de relier ces divers projets pour créer synergie et cohérence.

Consultations et diffusion externe après l'atelier

Tel que mentionné précédemment, le présent rapport est le fruit d'un travail itératif d'une année. Voici une liste partielle des consultations que la TRNEE a menées sur l'IVD en 1998 :

TABLEAU 1 : CONSULTATIONS ET DIFFUSION EXTERNE DE LA TRNEE

CONSULTATIONS ET DIFFUSION EXTERNE DE L'IVD EN 1998

- Ateliers en janvier 1998, auxquels 50 experts ont participé. Comité d'orientation composé d'un sous-groupe de participants de l'atelier.
- Création d'un groupe consultatif financier composé de décideurs du milieu financier, notamment de la S.E.E. et d'autres ayant une expérience en financement de projets, pour nous aider dans ce domaine, et pour nous aider à définir le profil des institutions de prêt canadiennes (publiques et privées), etc., et à formuler des recommandations à ce sujet. Plusieurs réunions ont eu lieu.
- Liens avec le Comité interministériel (présidé par Commerce international, et comptant des représentants d'Industrie Canada, de l'ACDI, de la S.E.E., d'Environnement Canada, de Ressources naturelles Canada, de la SCHL, etc.).
- Diffusion externe grâce à la création d'un inventaire ou d'une « carte » des compétences et de la présence de Canadiens dans plus de 170 villes du monde.
- Participation à la conférence organisée par Industrie Canada, « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution ».
- Nombreuses réunions bilatérales avec les décideurs de la S.E.E., d'Industrie Canada et de Commerce international Canada.
- Réunion bilatérale avec le cabinet des ministres concernés.
- Liens constants avec les responsables du Programme de gestion urbaine de la Banque mondiale, les chargés de programmes et le directeur des opérations pour le Canada.
- Rencontre avec le directeur des opérations pour le Canada de la Banque asiatique de développement et les principaux responsables sectoriels.
- Entrevue avec des gens d'affaires engagés dans des projets dans certaines villes sélectionnées à l'étranger.

DEUXIÈME PARTIE

ARGUMENTS FAVORABLES À L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES

La deuxième partie décrit les arguments particulièrement favorables à l'application d'une stratégie urbaine canadienne sur le plan de l'environnement et du développement, du commerce et de la politique. En guise de conclusion, elle démontre que le maintien du statu quo reviendrait à manquer une occasion extraordinaire et à reléguer le Canada à une position de deuxième rang tant sur le marché des infrastructures publiques-privées (IPP) que sur le marché élargi de solutions pour les villes durables.

Arguments favorables à une stratégie urbaine sur le plan de l'environnement et du développement

Les arguments favorables à une initiative d'urbanisation durable sur le plan de l'environnement et du développement sont simples :

- Dans quelques années seulement et pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, la majorité de la population mondiale vivra dans les villes. Dans une génération, les villes du monde en développement qui sont déjà soumises à des pressions considérables devront absorber environ 2,4 milliards d'habitants de plus : c'est à peu près l'équivalent de deux fois la population de la Chine, et ceci ne tient pas compte de l'exode rural incessant[3].

- Dans les villes, la distinction que l'on faisait autrefois entre les « luxes environnementaux » et les « nécessités économiques » commence à se brouiller pour ne pas dire s'estomper complètement. L'approvisionnement en eau pure est une question politique et sanitaire de premier ordre. La question des particules en suspension et du smog urbain a fait des maladies pulmonaires la première cause de décès et la plus grosse dépense de soins de santé en Chine et dans d'autres pays[4]. À une époque de perméabilité des frontières et d'établissement de stratégies commerciales à l'échelle mondiale, les villes d'un pays sont aujourd'hui en concurrence avec celles d'autres pays quand il s'agit de choisir le lieu d'investissements directs étrangers et d'autres formes d'investissement : la Banque asiatique de développement rapporte que les embouteillages paralysants et la mauvaise qualité de l'environnement ont déjà fait de certaines villes asiatiques des points de destination peu attirants pour les investissements directs étrangers et pour le personnel formé dont on a besoin. Les spécialistes de la Banque mondiale ont constaté que le « dysfonctionnement » urbain coûte déjà à certaines de ces villes de 5 à 8 p. 100 du PIB régional[5]. En bref, les villes durables sont indispensables à la création de la richesse, et l'on commence à se rendre à cette évidence.

- C'est dans les villes que chaque dollar dépensé a l'impact positif maximal sur le plan environnemental et humain. Malgré des années d'efforts et les milliards dépensés dans les régions rurales, et malgré les conditions sordides qui règnent dans de nombreuses villes, les gens continuent à croire qu'ils ont plus de chances d'améliorer leur sort en milieu urbain. Que cette thèse soit fondée ou non, et de nombreuses études la soutiennent, le défi du développement est en train de devenir un défi urbain. Heureusement, la densité de la population urbaine et les économies d'échelle multiplient l'impact de chaque dollar dépensé sur l'environnement et le développement[6].

- Dans les pays en développement, ce ne sont pas des politiques relatives au changement climatique qui vont mettre fin à ce phénomène. Ce seront beaucoup plus vraisemblablement des politiques qui s'attaqueront à la pollution de l'air, et ce problème est avant tout urbain. Le changement climatique

n'apparaît tout simplement pas sur l'écran des radars, sauf dans une partie très restreinte du monde en développement. Kyoto a démontré que le langage du changement climatique est celui de l'axe nord-sud, c'est-à-dire un langage de diplomatie et de négociations serrées, de justice et d'injustice historiques, en bref, c'est le langage de l'ONU[7]. Toutefois, le méthane, les CFC et, surtout, les émissions de dioxyde de carbone sont autant de facteurs qui contribuent au changement climatique, et qui peuvent tous être sensiblement réduits si certaines mesures sont prises à l'échelle urbaine, c'est-à-dire des mesures qui font des villes des endroits où il est plus agréable de vivre, qui améliorent la santé et qui drainent moins les fonds publics. C'est en répondant à ces besoins « dans le langage des villes » que les pays en développement contribueront à relever le défi du changement climatique mondial[8].

Au cours du premier quart du siècle prochain, les villes joueront un rôle encore plus crucial dans la poursuite du développement durable. Les décisions prises aujourd'hui en matière d'infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, de transport urbain, d'énergie, de bâtiments, voire de produits et services, se répercuteront sur l'environnement, de manière positive ou négative, pendant des décennies. Si le Canada espère contribuer au développement durable de la planète, la chose qui importe le plus est peut-être de remettre les villes sur la bonne voie.

Arguments commerciaux favorables à l'approche urbaine

Les arguments commerciaux favorables à l'approche urbaine se réduisent à ceci : ce marché déjà énorme pourrait grossir considérablement si l'on accordait une attention suffisante au déploiement de la capacité financière et institutionnelle des pays en développement (et de leurs villes). Actuellement, il y a un écart d'environ 50 p. 100 entre ce que la Banque mondiale et la Société financière internationale prévoient pour les dépenses réelles d'infrastructures au cours de la prochaine décennie, et la somme qu'il faut dépenser pour simplement assurer les services de première nécessité.

i. Le marché des infrastructures urbaines

Les évaluations des besoins en infrastructures dans le monde varient énormément, mais sont toujours considérables. Actuellement, la Banque mondiale prévoit que la région asiatique à elle seule dépensera de 150 à 200 milliards de dollars américains par an au cours des dix prochaines années en infrastructures. On prévoit que le marché mondial des travaux d'infrastructure se chiffrera à environ trois billions de dollars américains au cours des dix prochaines années, dont quelque 2 300 projets représentant 1,3 billion de dollars américains sont censés être mis en œuvre avec la participation du secteur privé[9]. Ces investissements offrent un débouché extraordinaire aux promoteurs, constructeurs, exploitants et fournisseurs canadiens.

Actuellement, certaines entreprises participent à ce marché par la voie de projets d'infrastructure financés par les IFI et de projets d'infrastructures publiques-privées (IPP). Ces derniers se présentent de plus en plus sous la forme de contrats de construction-exploitation-transfert (CET), de construction-possession-exploitation (CPE), de construction-possession-gestion (CPG) et d'autres dispositions du même type. Le marché des projets financés par les IFI, quoique toujours important, est aujourd'hui beaucoup plus restreint que celui des projets d'IPP. De 1990 à 1995, le financement des IFI est demeuré plus ou moins constant, alors que le financement des IPP dans les pays en développement s'est multiplié 13 fois. Les projets financés par les fonds publics représentent maintenant environ 15 p. 100 seulement de la valeur monétaire de l'ensemble des dépenses en infrastructures[10]. La pénurie des fonds publics, ainsi que les mesures de discipline financière et les épargnes fiscales sont autant de facteurs qui laissent entendre qu'une proportion encore plus importante de projets seront financés et exploités par le secteur privé.

ii. Marché potentiel pour les infrastructures urbaines

Les chiffres énoncés ci-dessus sont des prévisions et des projections des dépenses en infrastructure urbaine. Mais la dépense ne reflète pas nécessairement le besoin, et le besoin n'est pas synonyme de marché potentiel. Rappelons que les prévisions de la Banque mondiale et de la SFI de 150 à 200 milliards de dollars américains correspondent aux dépenses annuelles réelles en infrastructure pour l'Asie. Elles ne précisent pas si cela suffit à simplement combler les lacunes actuelles, et encore moins à faire face à la croissance démographique extraordinaire que l'on prévoit dans ces centres au cours des prochaines années. En fait, d'après la SFI, pour simplement assurer les services de première nécessité en eau, en électricité, en téléphone et

d'autres services du genre, la région asiatique doit dépenser 420 milliards de dollars américains par an. Ainsi, quelle que soit l'ampleur des dépenses auxquelles on s'attend, il y a un gros écart entre ce dont les citoyens ont besoin et ce qu'on leur fournit, et la crise mondiale actuelle risque fort de creuser encore plus ce fossé plutôt que de le combler. En outre, la population du monde en développement peut en toute légitimité aspirer à plus que la simple satisfaction de ses besoins les plus fondamentaux. Ces deux éléments soulignent combien le marché potentiel des infrastructures urbaines est sans commune mesure avec sa taille actuelle déjà énorme, et combien il importe que les Canadiens prennent sur-le-champ des mesures pour se préparer à répondre à ce besoin.

Il importe d'être conscient que le manque d'investissement relatif dans les infrastructures urbaines ne découle pas d'un manque de fonds par rapport aux grandes exigences de capitaux. En outre, il ne s'explique surtout pas par un manque de capacité d'exploitation, ni par les difficultés éventuelles que l'on rencontre dans le contrôle des monopoles que cause parfois la privatisation ou qu'entraînent les taux de change élevés ou les risques inhérents à certains pays, si importants que soient ces problèmes. La difficulté tient aux caractéristiques particulières des secteurs des infrastructures, qui exigent des politiques, des lois et des institutions gouvernementales pour préserver la viabilité et la rentabilité des investissements privés, locaux et étrangers. Il faut donc mettre en place les mécanismes qui empêcheront le gouvernement de se comporter de manière opportuniste[11].

La manière actuelle d'aborder la participation du secteur privé dans les infrastructures (CET, etc.) met l'accent sur la tarification, le financement et l'assurance du risque plutôt que sur les questions plus fondamentales d'« ingénierie réglementaire fondamentale », c'est-à-dire les questions de gestion publique et d'ordre institutionnel qui assurent la crédibilité à long terme du pays ou de la ville hôte, et qui fournissent des moyens durables de protéger les investisseurs privés. En pareilles circonstances, il ne faut guère s'étonner que peu de projets aient en fait été entrepris.

Malgré l'importance que revêt et pourrait revêtir le modèle IPP, il demeure essentiellement un « bouche-trou », de nature extrêmement cyclique. Imaginez, par exemple, que ces projets :

- *font exception dans le milieu institutionnel général.* Dans un domaine qui était jusque-là public, ils se taillent une concession et deviennent viables parce que le gouvernement leur accorde un monopole ou un quasi-monopole sur le service donné;
- *sont un prolongement important du principe juridique des entreprises à responsabilité limitée.* Les promoteurs n'entreprendront ces projets que si le recours se limite aux actifs du projet plutôt qu'au capital-actions des entreprises concernées;
- *entraînent des niveaux de risque plus élevés que la moyenne.* Ceci s'explique par les facteurs suivants : 1) le gouvernement a fait une exception dans un domaine qu'il considère peut-être, fondamentalement, comme un service essentiel; 2) les dépenses sont surtout fixes; en d'autres termes, si le gouvernement voulait se comporter de manière opportuniste, il aurait toute latitude pour le faire; 3) les prêteurs n'ont pas accès aux ressources en capitaux des entreprises qui parrainent le projet, au cas où quelqu'un ferait défaut, que ce soit à cause du gouvernement ou autrement;
- *fluctuent quant au nombre et à la taille selon le goût du risque, les liquidités internationales et d'autres facteurs qui sont souvent étrangers au besoin, voire à la demande à long terme.*

Il ne s'agit aucunement de minimiser l'importance du marché des IPP. Il s'agit plutôt de le reconnaître comme un moyen vital d'atteindre une fin supérieure, et de soutenir que les efforts d'expansion des IPP indépendamment d'une initiative plus globale aboutiront à des résultats moins qu'optimaux. Enfin, il s'agit de rappeler avec force que l'ampleur des débouchés commerciaux dans les marchés d'infrastructure urbaine est énorme, et pourrait l'être beaucoup plus encore.

Les entreprises canadiennes qui réussiront sur le plan commercial seront celles qui joueront un rôle actif sur le marché des IPP, et qui s'approprieront une partie de l'espace entre le territoire occupé par les grandes entreprises d'infrastructures intégrées du Japon, de l'Allemagne, de la Corée, des États-Unis et d'ailleurs (y compris du Canada), et la forte demande qui demeure en grande partie insatisfaite à cause de problèmes fondamentaux d'ingénierie, de la réticence des gouvernements à céder des secteurs stratégiques de leur

économie à des étrangers qui ont peu d'enjeux dans le pays, et d'autres problèmes du même type.

L'initiative sur les villes durables a pour but de compléter les efforts d'expansion des IPP déployés par le gouvernement, et de placer du même coup le Canada dans une position qui lui permettra de puiser à même le fossé qui sépare le besoin et la demande effective par la voie de véritables partenariats entre le secteur public et le secteur privé. Ce point est analysé de manière plus détaillée dans la troisième partie du présent rapport, qui décrit et explique les éléments essentiels de l'IVD.

Arguments politiques favorables à une stratégie urbaine

Si l'on en croit les arguments de développement, d'environnement et de commerce énoncés ci-dessus, l'argument politique en faveur d'une stratégie urbaine n'a pour ainsi dire pas besoin d'être exposé.

Au cours du premier quart du prochain siècle, on s'attend à voir 2,5 milliards de personnes de plus qui essaieront de se frayer un chemin vers les villes du monde en développement. Ces personnes auront besoin d'eau potable à un tarif raisonnable, d'air pur pour leurs enfants et d'une certaine sécurité dans les collectivités où elles pourront les élever; elles auront aussi besoin d'infrastructures urbaines qui faciliteront leur vie professionnelle plutôt que de l'entraver. Un grand nombre de ces villes souffrent déjà de l'écart entre ce dont la population a besoin et ce que les dirigeants (seuls et avec les ressources considérables du secteur privé) peuvent fournir. Le débouché, qui se situe dans les mêmes proportions, se mesure en billions de dollars pour la prochaine décennie seulement.

À ceci viennent s'ajouter les dures leçons que nous sommes obligés de tirer du maelstrom mondial actuel. Quoiqu'il soit peut-être toujours trop tôt pour tirer une fois pour toutes des leçons du passé, la crise mondiale nous rappelle que ni les forces débridées du marché ni un statisme démesuré ne sont une panacée. Nous avons appris qu'une prospérité durable exige au départ des institutions publiques qui fonctionnent bien avec un financement et des compétences solides du secteur privé. Les pays savent maintenant que rien ne leur garantit que des projets urgents d'immobilisations visant à assurer les services humains de première nécessité retiendront l'attention du secteur privé. Il n'est guère plus évident que les pouvoirs publics, qui traversent de grosses difficultés financières, poursuivront les travaux essentiels du secteur public.

Le Canada a l'occasion de déclarer aux pays dans le besoin qu'il est plus qu'un ami des beaux jours. Si l'on se concentrait de manière stratégique sur les villes, on pourrait faire beaucoup pour endiguer la misère que l'effondrement mondial est en train de créer, et pour bâtir l'assise d'une reprise durable. Réfléchissez à ce qui suit :

- Alors qu'on observe une surproductivité mondiale dans un éventail complet d'industries et de biens de consommation, l'infrastructure urbaine souffre gravement d'un manque de capitaux.
- La médiocrité des infrastructures urbaines et la dégradation de l'environnement entravent sérieusement une croissance viable et soutenue. Les spécialistes de la Banque mondiale ont constaté que le « dysfonctionnement » urbain coûte déjà à certaines de ces villes de 5 à 8 p. 100 du PIB régional[12].
- Si l'on s'efforçait de manière réfléchie et concertée de rajeunir les villes ou de les préparer aux besoins d'aujourd'hui et de la génération de demain, on ferait beaucoup pour créer de l'emploi pour un grand nombre de gens qui ont été transplantés et que l'effondrement de leur univers a rendus amers.

Les dirigeants du monde entier recherchent activement de nouvelles solutions durables pour relancer leur économie paralysée et pour stimuler une croissance soutenue. L'Initiative canadienne sur les villes durables allie un stimulus à court terme à l'échelle mondiale avec de nombreux avantages à long terme d'ordre économique, social et environnemental, et offre aussi un avantage commercial pour le Canada.

Pourquoi le maintien du statu quo n'est pas une solution

L'existence de motifs solides qui justifient, sur le plan environnemental, commercial et politique, une stratégie urbaine ne constitue pas en soi un argument en faveur d'une nouvelle initiative. Il reste à démontrer que le maintien du statu quo ne nous mènera pas où nous voulons aller en tant que pays.

Les grandes entreprises d'infrastructures considèrent les projets d'infrastructure financés par le secteur privé et par

les IFI comme des sous-marchés distincts. Il est donc instructif d'observer comment les entreprises canadiennes réussissent dans chacun de ces deux sous-marchés :

i. Projets financés par les IFI

Un indice de notre mauvais rendement est le nombre de contrats que nous obtenons de la Banque mondiale. Dans le passé, le Canada a obtenu un assez bon nombre de contrats de consultation auprès de la Banque mondiale (plus de deux fois la dépense moyenne par personne). Cependant, nous obtenons moins que la dépense moyenne pour l'équipement, et un maigre quart de la dépense moyenne pour des travaux de génie civil (Banque mondiale, chiffres de 1997). Cette répartition varie d'une IFI régionale à l'autre, mais la situation générale est assez révélatrice.

ii. Projets financés par le secteur privé

En septembre 1998, Industrie Canada a organisé une conférence prestigieuse, « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution » pour examiner l'autre côté de la médaille, c'est-à-dire la position concurrentielle des entreprises canadiennes dans le cadre de la mise en œuvre de projets d'IPP.

De vastes consultations ont confirmé l'importance de cette réunion : seul un petit nombre d'entreprises canadiennes jouent avec succès le rôle plus ou moins complet de promoteur de projets, de bailleur de fonds, de propriétaire et d'exploitant dans des projets mondiaux d'IPP. En fait, les entreprises canadiennes sont en train de céder du terrain aux entreprises d'IPP étrangères, même sur notre marché national. Cette situation s'explique par plusieurs facteurs plutôt décourageants :

- la taille relativement restreinte des entreprises canadiennes;
- leur manque de capitalisation;
- leur manque d'expérience et d'antécédents dans les projets nationaux et étrangers d'IPP;
- le manque d'institutions financières canadiennes expérimentées en financement de projets mondiaux.

En bref, les Canadiens sont au-dessous de la moyenne dans ces deux sous-marchés, et ne sont actuellement pas en position de renverser cette situation.

Dans un monde où le secteur privé détient environ 85 p. 100 de la part des dépenses en infrastructures mondiales, là où nous obtenons beaucoup moins que notre part de contrats fermes auprès des IFI et des bailleurs de fonds publics, et là où le besoin d'infrastructures urbaines se chiffre en centaines de milliards de dollars par an, il est clair que le maintien du statu quo au Canada n'est pas une solution. Le débouché commercial est trop énorme, et les enjeux sur le plan de l'environnement, du développement et de la politique sont trop gros.

TROISIÈME PARTIE

L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES : FAIRE LE LIEN ENTRE LE COMMERCE ET L'ENVIRONNEMENT OU LE DÉVELOPPEMENT

Au départ, l'Initiative sur les villes durables de la Table ronde nationale consiste d'abord à reconnaître les villes comme un débouché distinct et de premier ordre sur le plan du développement, de l'économie et de l'environnement et, ensuite, à tracer une voie qui permettrait de profiter de manière synergique et simultanée des avantages sur le plan de l'économie, de l'environnement, du développement et, aspect qui n'est certainement pas le moindre, de la politique.

Nos consultations nous ont convaincus que si nous axons nos efforts sur le deuxième point, on parviendra :

- à élargir le marché urbain;
- à accroître les possibilités de participation des IPP canadiennes;
- à aider le Canada à respecter ses engagements en matière de changement climatique, et les pays en développement à régler leurs problèmes de qualité de l'air et leurs problèmes de santé plus généraux;
- à améliorer l'efficacité de nos travaux de développement.

Cette Initiative consiste essentiellement à suivre l'exemple du parcours du Premier ministre sur le plan de l'innovation dans le développement des infrastructures et de la promotion du commerce, et à le présenter de manière explicite dans un contexte mondial de développement durable. Cette Initiative exige un déploiement plus efficace des ressources existantes et des instruments qui existent déjà en théorie, ainsi qu'une canalisation des divers efforts consentis par le Canada qui, dans le passé, étaient dispersés.

La troisième partie expose les éléments essentiels de l'Initiative sur les villes durables de la TRNEE et les mesures prises depuis l'atelier de janvier 1998 pour la concrétiser. Cette partie décrit également comment l'IVD vient compléter et renforcer les tentatives faites par le gouvernement d'accroître la capacité des IPP canadiennes.

Éléments essentiels de la stratégie IVD de la TRNEE

Les éléments de l'IVD sont les suivants :

1. Présenter le Canada comme une source de solutions viables

Le gouvernement canadien doit s'engager clairement, publiquement et à un niveau élevé à faire de nous l'une des premières sources au monde de solutions pour les villes durables. En fait, nous doterions le Canada d'une image qui miserait sur l'excellente réputation de ce pays comme bon joueur et bon samaritain, et qui viendrait rehausser notre réputation naissante en technologie de pointe de l'information.

Au Canada, l'urbanisation massive de l'après-guerre s'est effectuée de manière remarquablement harmonieuse, et ce pays peut se targuer de plusieurs réalisations importantes. Malgré leurs lacunes, nos villes demeurent parmi les mieux administrées au monde. Les entreprises de développement et les organismes de mise en œuvre canadiens ont une réputation de premier ordre à l'étranger. L'Initiative sur les villes durables devrait miser sur ces points forts. Entre autres atouts, cette initiative canadienne devrait souligner que les acteurs canadiens sont prêts à prendre un engagement à long terme, qu'ils cherchent à appliquer des solutions d'avant-garde et qu'ils sont disposés à travailler en collaboration avec les pouvoirs locaux pour trouver la meilleure solution. Ils ne se bornent pas à pousser les technologies de l'avant.

Grâce aux travaux des IFI et des organismes de développement nationaux, et grâce à l'expérience

personnelle des dirigeants municipaux, ces derniers réclament de plus en plus des gammes intersectorielles de produits et services qui répondent aux besoins sous-jacents, plutôt que de produits et services non synchronisés dont l'application est limitée. Pour sa part, le gouvernement canadien a publiquement exprimé sa volonté de trouver de nouveaux moyens de faire montrer des capacités des promoteurs et vendeurs de projets canadiens dans les pays étrangers[13]. Ces moyens pourraient consister à commercialiser des entreprises clés dans le domaine des télécommunications, des transports, de l'énergie, de la construction et de l'environnement comme sources de solutions pour les villes durables.

D'autres pays, et certaines des plus grandes entreprises d'infrastructures au monde se positionnent déjà ainsi. La Suisse et les Pays-Bas, par exemple, commercialisent leurs entreprises comme sources de solutions intégrées pour les villes durables, et apportent le soutien de leurs institutions et de l'État, ce qui leur permet de très bien se positionner pour respecter leurs promesses. Des entreprises géantes telles que United Technologies et la Compagnie Générale des Eaux (Vivendi) font une promotion très active de leurs compétences intersectorielles dans le domaine urbain. Dans les deux cas, l'argument semble être la portée énorme, tant sur le plan des avantages économiques et environnementaux que de la bonne volonté, que ces activités suscitent.

2. Créer des réseaux pour transmettre aux fournisseurs canadiens d'infrastructures urbaines viables l'information sur la demande

Il nous faut mettre en place les mécanismes qui permettront à ceux qui sont en position de le faire de se renseigner sur la demande locale et de l'orienter, et qui permettront aux entreprises offrant les compétences et les services nécessaires d'être commercialisées et de réagir à la demande en tant que sources de solutions intégrées, plutôt que comme colporteurs de produits et services dans des créneaux isolés.

Le Canada est déjà présent dans plus de 170 villes du monde, et cette présence est importante dans plus de 20 villes[14]. La priorité consiste à rassembler des acteurs et des programmes actuellement disparates pour former un réseau :

- qui soit une source d'information sur les conditions de la demande, permettant ainsi d'offrir des solutions adaptées à cette demande;
- qui constitue un moyen d'atténuer le risque de rendement des consortiums et des entreprises en recourant aux connaissances de ce réseau sur la situation locale, sur les partenaires fiables, etc.;
- qui constitue un moyen important de déployer la capacité financière nationale au profit de projets d'urbanisation durable dans ces pays.

Actuellement, cette ressource est loin d'être pleinement exploitée.

La TRNEE a franchi la première étape importante en créant ce réseau. De concert avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, elle a demandé au Bayswater Consulting Group de compiler des données sur le lieu et la nature des éléments suivants :

- la participation de la Banque mondiale et des banques de développement régional au développement urbain (plus de 100 projets);
- les relations à long terme établies par les organismes municipaux canadiens et internationaux tels que la Fédération canadienne des municipalités (FCM), l'Institut d'administration publique du Canada (IAPC) et le Conseil International pour les Initiatives Écologiques et Communales (ICLEI) (plus de 80 villes);
- l'orientation géographique et sectorielle des activités des nombreux centres canadiens de services urbains spécialisés (plus de 171 villes et régions);
- les programmes du gouvernement fédéral axés sur les villes étrangères (17 ministères et organismes);
- la présence du milieu des affaires canadien dans les centres urbains du monde entier (plus de 700 entreprises).

Avec cette ressource, il est possible pour la première fois de faire référence à une ville donnée et de déterminer la grande majorité des organisations canadiennes qui jouent un rôle là-bas et la nature de leurs activités. Cette « Map of Canadian Capabilities to Provide Sustainable Cities Solutions » est conçue pour aider les organismes publics et privés à déterminer et à réévaluer les débouchés et les priorités, et à faciliter le maillage entre les parties existantes et intéressées[15].

3. Choisir des villes où nous avons une masse critique d'activités sur le plan du développement et du commerce

De toute évidence, il ne suffit pas de savoir où et par l'intermédiaire de qui nous sommes actifs. Si nous voulons nouer des relations stratégiques à long terme avec les porte-parole à l'échelle nationale et municipale d'une manière qui assurera la réussite simultanée et concertée sur le plan du commerce et de l'environnement, et si nous ne voulons pas dissiper nos efforts, nous devons nous concentrer sur des villes qui sont particulièrement mûres sur ce plan. Dans les villes choisies de manière stratégique — c'est-à-dire celles où la présence du Canada est déjà forte, où leurs besoins cadrent avec notre capacité d'y répondre, où nous avons des liens étroits avec les décideurs importants, et où nous avons confiance dans la capacité de leurs institutions et de leur gestion, etc. —, nous devons exprimer publiquement notre intention de collaborer avec eux à long terme d'une manière qui réponde à la demande. Dans cette démarche, il s'agit en fait de tracer un cercle autour des villes sélectionnées, pour pouvoir tenir compte de la panoplie complète de programmes et d'initiatives d'une manière qui renforce pleinement leur efficacité.

Par conséquent, la TRNEE a tenté de déterminer les régions et les villes par lesquelles il vaudrait mieux commencer parmi la liste restreinte de 22 régions urbaines où les engagements du Canada semblaient importants et portaient à la fois sur des travaux de développement et des entreprises commerciales.

On a tenu compte de cinq variables principales :

- La présence ou la création d'un partenariat important entre le secteur public et le secteur privé, ou d'un projet semblable multiforme qui pourrait servir de point d'ancrage pour les intérêts des entreprises et des organismes de développement intégré[16].
- La présence d'un leadership et de structures gouvernementales relativement stables qui soient axés sur la réforme dans la région urbaine choisie et, de manière plus générale, dans le pays concerné[17].
- Une connaissance substantielle et fondée de l'ampleur des besoins sur le plan de l'environnement urbain, assortie de certains signes de reconnaissance de la part des dirigeants municipaux que ce besoin existe[18].
- Des capacités reconnues des secteurs privé, public et non lucratif du Canada qui répondent à ces besoins[19].
- La dernière variable que l'on a considérée, qui, sur certains plans, est indissociable de la capacité des institutions et de la gestion locale, est le financement. Ici, nous avons tenté de tenir compte de la présence réelle ou prévue de capitaux provenant des IFI ou de bailleurs de fonds publics (du Canada ou de tout autre pays étranger indépendant), outre les conditions relatives aux risques ou aux institutions qui permettraient de mettre sur pied un financement viable.

On a brossé un tableau détaillé des six villes qui se sont avérées à la hauteur :

- en Asie : Tianjin (Chine) et Hanoï (Vietnam)
- en Amérique latine : Santiago (Chili) et Buenos Aires (Argentine)
- en Europe centrale : Katowice (Pologne)
- en Afrique : Accra (Ghana)

Le tableau ci-dessous décrit les éléments de ce dossier initial d'initiatives urbaines concertées. Le texte intégral concernant chaque ville est disponible séparément[20]. Il faut remarquer que, aussi confiants que nous puissions être dans le potentiel à long terme des initiatives canadiennes axées sur ces villes, nous avons tenté, en sélectionnant les villes pilotes, autant de démontrer le type de critères et l'ampleur des recherches qui s'imposent si nous voulons réussir, que de défendre notre sélection de ces villes comme point de départ.

TABLEAU 2 : ÉLÉMENTS D'UN DOSSIER INITIAL DE VILLES DURABLES POUR UNE INITIATIVE CANADIENNE EN ÉQUIPE

VILLE/RÉGION	POINTS D'ANCRAGE	INSTIGATEURS	ORIENTATION PREMIÈRE
Accra, Ghana	Projet « Ghana Trade and Investment Gateway » de la Banque mondiale	Entreprise d'ingénieurs consultants du Manitoba	Réforme douanière; infrastructures pour l'accès portuaire; services mobiles sur place pour les villages voisins
Buenos Aires, Argentine	Besoin d'installations d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées; privatisation des principaux services publics avec la participation de la Banque mondiale et la BID	Entreprise ontarienne de jumelage dans le domaine des technologies environnementales	Fournitures d'équipement de transport public urbain; entreprises de traitement des eaux usées
Hanoï, Vietnam	Expansion des installations de production d'électricité; aménagement de nouvelles villes dans la région de Hanoï par Daewoo et Bechtel; appui de la Banque mondiale et de la BAD pour l'amélioration des infrastructures urbaines	Consultants en urbanisme du Québec	Économies d'énergie; approvisionnement en énergie de substitution; innovation dans les infrastructures urbaines pour les nouvelles villes
Katowice, Pologne	Solutions de rechange pour la production d'énergie au charbon; marché de l'Europe de l'Est pour les technologies environnementales, avec la participation de la BERD	Organisations non gouvernementales canadiennes établies en Colombie-Britannique avec une firme d'ingénieurs en environnement de l'Alberta	Abandon de l'énergie au charbon; gestion intégrée des déchets solides; amélioration des transports publics urbains
Santiago, Chili	Entreprises de transfert et de production de technologies environnementales; marché pour les technologies de construction légère; renforcement institutionnel des pouvoirs municipaux	Organisations non gouvernementales internationales établies en Ontario	Assurer le plein déploiement des projets pilotes; transfert technologique et formation
Tianjin, Chine	Investissement dans la rénovation urbaine portuaire et amélioration des infrastructures	Entreprises de consultants en urbanisme établies en Ontario et en Colombie-Britannique	Faire le lien entre le développement des infrastructures et le financement du secteur privé; autres solutions de transport urbain

La Société pour l'expansion des exportations envisage la quasi-totalité de ces villes ou pays pour des projets commerciaux. Aux fins de l'IVD, le degré selon lequel ces projets bénéficieraient également de fonds publics varie. La formule du travail d'équipe pour Hanoï et Accra, par exemple, serait plus étroitement intégrée au projet, au financement et aux contacts de l'ACDI et des IFI que celle qui s'applique à Santiago et à Buenos Aires.

Il existe plusieurs autres villes qui se sont avérées à la hauteur mais qui n'ont pas fait l'objet d'un tableau détaillé. Ceci s'explique en partie par des considérations purement pragmatiques. Comme c'est la première fois que l'on essaie de brosser ces tableaux de ville, nous avons cru qu'il fallait vérifier l'utilité d'un bon échantillon de ces tableaux avant d'entreprendre la tâche entière. Un autre facteur consiste dans une interprétation subjective de l'enthousiasme des investisseurs à court terme : Jakarta, par exemple, est une perspective excellente pour l'intervention du Canada à long terme et mérite de faire l'objet d'un tableau détaillé, mais a été exclue parce qu'on a eu l'impression que les investisseurs à court terme étaient peu disposés à la considérer[21].

4. Se concentrer sur la valeur ajoutée du Canada

Dans le domaine des infrastructures, nous devrions axer nos efforts sur les travaux urbains tels que les réseaux de transport en commun, les installations de traitement des eaux usées et d'approvisionnement en eau, les systèmes de cogénération et de chauffage urbain, et la fourniture de nos équipements et services en technologie de prévention de la pollution, en entreprises de services écoénergétiques (ESCO), et autres éléments du même type.

5. Nouer des liens avec les IFI

Le renforcement de la collaboration avec les IFI présente deux avantages majeurs :

1. L'Initiative sur les villes durables consiste essentiellement à mieux tirer parti (sur le plan du développement et du commerce) des initiatives et capitaux canadiens de développement urbain qui se font rares. Dans la mesure où nous réussissons à savoir où et dans quels secteurs la Banque mondiale et ses institutions jumelles ont l'intention de consacrer leurs ressources, nous serons plus aptes à affecter nos deniers publics de manière stratégique. En fait, on pourrait de manière fortuite brouiller la ligne de démarcation entre les diverses sources de capitaux de développement et une croissance concomitante de la capacité des entreprises canadiennes à adapter ce qu'elles peuvent offrir.
2. Alors que les IFI ne peuvent manifestement pas favoriser un pays plutôt qu'un autre, nous avons établi une relation de travail étroite et un degré de confiance qui pourraient servir aux entreprises désireuses de se positionner comme fournisseurs avant que le contrat en question ne fasse l'objet d'un appel d'offres public. Plutôt que de voir les entreprises arpenter individuellement les couloirs des IFI, on se trouverait face à des visages aimables et à un contexte local et régional fiable dans lequel faire des affaires, surtout si l'on tient compte de la décentralisation des processus décisionnels qui se produit tant à la Banque mondiale qu'ailleurs.

La Banque mondiale est actuellement engagée dans un mouvement semblable à celui de la Table ronde nationale. Sous la direction de son Programme de gestion urbaine, la Banque mondiale est en train de concevoir des critères d'engagement à long terme dans certaines villes choisies dans le monde entier, et elle amorce tout juste la sélection des villes.

La Banque mondiale a demandé à la TRNEE d'envisager une entente officielle de partenariat, qui est d'ailleurs en cours de négociation. De toute évidence, si le gouvernement canadien décidait de poursuivre l'IVD, ce type de partenariat présenterait un avantage énorme. Il faudrait rechercher des ententes de ce type avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque interaméricaine de développement, ainsi qu'avec la Banque asiatique de développement et la Banque africaine de développement.

La TRNEE a déjà engagé des pourparlers avec la Banque asiatique de développement, qui envisage une initiative urbaine semblable. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement est dotée d'un mandat global qui consiste à atteindre des objectifs environnementaux, et joue un rôle actif dans les secteurs énergétique, municipal et environnemental. Ce dernier comprend le chauffage urbain, l'approvisionnement en eau et le transport public urbain. Les projets amorcés par la BERD dans le secteur municipal et environnemental en 1997 comptaient les prêts à recours limité, les facilités de

crédit municipal, les fonds environnementaux et le financement par le secteur privé de projets multiples.

L'IVD comme complément de base de l'initiative IPP

Il existe une complémentarité non négligeable entre, d'une part, les objectifs de l'initiative gouvernementale des Infrastructures publiques-privées (IPP) et ceux de l'IVD et, d'autre part, les prescriptions de la réussite. Si l'on reprend le langage employé dans un document de consultation d'Industrie Canada intitulé « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution », l'IVD :

- est une manière proactive de conclure des ententes de partenariat entre divers intervenants dans des projets d'investissement;
- offre un moyen qui permet aux associations industrielles et au gouvernement de promouvoir le maillage et la formation de coalitions, ainsi que de favoriser la création de consortiums;
- tente de créer un réseau de soutien qui faciliterait l'échange d'information entre les entreprises canadiennes chargées de projets d'immobilisations, les institutions financières, les gouvernements, les conseillers spécialisés et d'autres dépositaires d'enjeux;
- est une initiative que le gouvernement pourrait prendre pour mettre en valeur les capacités des promoteurs de projets canadiens et des vendeurs dans les pays étrangers;
- en formant des partenariats entre les secteurs public et privé pour créer des équipes urbaines destinées aux villes prioritaires, nous mènerons de nouvelles activités promotionnelles que l'industrie, les institutions financières et le gouvernement pourraient entreprendre ensemble pour rehausser l'image des entreprises canadiennes dans les pays en développement qui sont la source principale d'activités d'IPP.

Les cinq éléments essentiels de l'IVD permettront de surmonter certains des principaux obstacles qui empêchent le Canada de pénétrer davantage le marché des IPP repéré par les experts :

1. Nous aurons cerné un marché à créneaux.
2. Nous serons en mesure de nouer le type de relations que seules les grandes entreprises d'infrastructures mondiales (celles qui ont des bureaux à l'étranger et des enjeux financiers importants) sont en mesure d'établir actuellement.
3. Nous disposerons d'un moyen qui permettra aux petites et moyennes entreprises (PME) de participer au marché mondial des infrastructures.
4. Nous serons en mesure de présenter des offres pour la myriade de petits projets (d'environ 20 millions de dollars maximum) :

   a) qui sont soumis à une concurrence moins féroce;

   b) qui véhiculent moins de connotations négatives quant à la mainmise des entreprises étrangères sur les services stratégiques ou traditionnellement publics (et qui sont ainsi beaucoup moins exposées aux risques d'attitudes opportunistes);

   c) qui, à cause de leur taille relativement restreinte, n'ont pas besoin d'un consortium pour placer l'ensemble de l'opération au niveau d'un seul mégaprojet;

   d) qui suscitent la bonne volonté et qui, par le fait même, offrent un tremplin garant de succès pour l'avenir.

L'IVD entrevoit que le Canada mise sur ses points forts sectoriels, sur nos travaux de développement international et sur notre réputation de bon samaritain d'une manière qui augmentera les chances de croissance des activités d'IPP pour le Canada, qui donnera de l'expansion au marché en apportant une aide sur le plan de l'« ingénierie réglementaire de base » et qui nous positionnera comme fournisseur de premier choix.

En fait, le nouveau terme à la mode des « partenariats publics-privés » prendrait un sens plus profond et des dimensions multiples. Ces partenariats s'étendraient au-delà de la notion classique de « leur secteur public - notre secteur privé » et comporteraient des liens avec nos secteurs public et privé, ainsi qu'avec leur secteur public et leur secteur privé, en vue de mobiliser notre entreprise privée à des fins véritablement publiques.

QUATRIÈME PARTIE

METTRE EN ŒUVRE L'INITIATIVE SUR LES VILLES DURABLES

La quatrième partie décrit les principaux éléments nécessaires à la mise en œuvre de l'IVD. Cette recommandation est issue de la conférence gouvernementale mentionnée ci-dessus et intitulée « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution ».

L'Initiative sur les villes durables consiste essentiellement :

- à faciliter la tâche de ceux qui sont les plus engagés dans des travaux sur place, dans les villes;
- à assurer une infrastructure minimale pour leur donner tout le soutien et tous les renseignements nécessaires pour leur entreprise;
- à établir un lien entre les initiatives canadiennes sur le plan du développement, de l'environnement et du commerce d'une manière qui permette l'expansion du marché et qui favorise la réalisation d'objectifs plus larges de la politique commerciale et de la politique étrangère du Canada.

Dans cette même veine, tous les efforts de l'IVD visent à contribuer à la création d'équipes urbaines d'entreprises et d'organismes canadiens, et à soutenir les efforts de ceux qui, parmi eux, se penchent sur des questions systémiques de manière concertée, pour atteindre l'efficacité.

La première section de cette partie contient des recommandations qui indiquent précisément ce qu'il faut faire pour mettre l'IVD en œuvre. Ces recommandations ont trait aux points suivants :

- annonces faites par le Premier ministre et d'autres ministres
- dispositions institutionnelles nécessaires
- mesures nécessaires pour former et soutenir les « équipes urbaines »
- renforcer les partenariats avec les Institutions financières internationales

La deuxième section de cette partie contient des recommandations relatives et favorables à l'IVD, mais qui peuvent aussi être présentées isolément.

PREMIÈRE SECTION

La TRNEE recommande ce qui suit :

Annonces par le Premier ministre et d'autres ministres

1. **Le Premier ministre devrait annoncer l'Initiative canadienne sur les villes durables dans le cadre de l'engagement pris par son gouvernement de porter attention à ce qui constitue l'un des plus gros défis et débouchés du siècle prochain.**

   Le Premier ministre devrait annoncer l'IVD comme l'élément « externe » du programme du Millénaire. Comme le soutient l'ensemble de ce rapport, l'IVD offre au gouvernement l'occasion de faire preuve de clairvoyance et de sens pratique face à l'un des grands défis de cette génération sur le plan du commerce, de l'environnement et du développement. Cette initiative soutient les trois objectifs fondamentaux de la politique étrangère du Canada énoncés dans Le Canada dans le monde, et reflète de manière particulièrement positive les valeurs canadiennes à l'étranger. Cette annonce positionnerait le Canada sur la scène internationale comme un leader en temps de crise, galvaniserait une réaction nationale proportionnelle au problème, et garantirait que cette Initiative acquière, au sein des structures gouvernementales comme à l'extérieur, la stature nécessaire à sa réussite ultime.

2. **Cette annonce du Premier ministre serait suivie de celle des ministres des Finances, des Affaires étrangères et du Commerce international, de la**

Coopération internationale, de l'Environnement, et de l'Industrie, chacun dans leur sphère respective de responsabilités.

Les recommandations ci-dessous proposent la teneur que pourraient comporter ces annonces.

Dispositions institutionnelles

On recommande ce qui suit :

3. **Dans le cadre des annonces qui précèdent, le Premier ministre devrait annoncer la création d'une « unité » des villes durables au sein d'Équipe Canada qui relèverait d'un ministre compétent, mais dans laquelle d'autres ministères clés interviendraient en permanence.**

   Cette unité serait chargée d'établir des politiques et de les mettre en œuvre.

4. **Le financement serait fourni selon une formule de jumelage, aux fins d'assurer le fonctionnement d'un petit « Secrétariat » ou « Conseil » qui serait à la disposition des prestataires de services du secteur privé (des ONG et du secteur lucratif).**

   Cette initiative serait menée par le secteur privé (lucratif et non lucratif). Le Conseil aura certes besoin d'un budget de démarrage pour ses activités, mais ce budget évoluerait aussi rapidement que possible vers un système de « jumelage » selon lequel les fonds seraient accordés proportionnellement à la contribution du secteur privé.

Explication des dispositions institutionnelles

Ci-après figure une répartition possible des responsabilités entre les unités du gouvernement et celles du secteur privé. Dans les deux cas, l'objectif consiste à rassembler des capacités et des ressources urbaines actuellement dispersées. L'attribution des responsabilités entre le secteur privé et l'unité gouvernementale tente de refléter le principe de subsidiarité : les responsabilités ne sont attribuées à chacune de ces unités que si elles ne peuvent être assumées de manière efficace par les parties (secteur privé ou ministères) à titre indépendant; les responsabilités ne sont attribuées à l'unité gouvernementale que si elles ne peuvent être assumées de manière efficace par l'unité du secteur privé.

Les fonctions du secteur privé et du Conseil des villes durables comprendraient :

- localiser les besoins et les tendances dans les centres urbains du monde entier qui présentent ou pourraient présenter un intérêt crucial pour le Canada, et en rendre compte aux Canadiens. Ceci sous-entend ce qui suit :
  - définir les villes prioritaires en procédant à une collecte et à une analyse de données (similaires à ce qu'a déjà fait la TRNEE);
  - localiser et relier entre elles les capacités du Canada d'offrir des solutions urbaines mondiales.
- rédiger des études de cas, des documents sur les meilleures pratiques, des cours et autres outils de formation et d'orientation;
- faciliter la formation de « consortiums » ou d'« équipes urbaines »;
- stimuler la commercialisation de l'IVD et, de concert avec l'unité d'Équipe Canada et avec son soutien, coordonner la diffusion auprès de divers responsables urbains, entre autres, à l'étranger;
- assurer la liaison avec l'unité des Villes durables d'Équipe Canada.

Les fonctions de l'unité des Villes durables d'Équipe Canada consisteraient :

- à coordonner un comité consultatif interministériel au niveau de la direction générale, et à veiller, au nom du ministre compétent, à l'application d'une stratégie intégrée;
- à amener les gestionnaires de programmes fédéraux et le personnel chargé des projets à prendre eux-mêmes des initiatives pour contribuer à la formation d'équipes urbaines (décrites dans la partie ci-dessous, dans les recommandations ayant trait à la section intitulée « Former et soutenir des équipes urbaines »);
- à servir au gouvernement fédéral de « fenêtre » ouverte sur les villes étrangères et sur les IFI pour ce qui concerne les questions urbaines;
- de concert avec le Conseil du secteur privé, à repérer les besoins et les tendances dans les centres urbains

du monde entier où le Canada a déjà ou pourrait avoir des intérêts déterminants;

- de concert avec le Conseil du secteur privé, à contribuer à promouvoir les capacités urbaines du Canada auprès des responsables, entre autres, à l'étranger;
- à assurer la coordination et la liaison avec l'unité du secteur privé.

Besoins de financement

De toute évidence, les responsabilités décrites ci-dessus comportent des implications financières.

Il y a donc lieu de trouver une source de capitaux pour financer l'unité d'Équipe Canada du gouvernement et lui permettre d'assurer les responsabilités qui lui incombent.

Le Conseil des villes durables du secteur privé a besoin de capitaux de départ. Après une période de démarrage, le financement accordé par le gouvernement serait fourni selon un système de jumelage avec ceux du secteur privé. Toute entente de jumelage de ce type devrait tenir compte de la moins grande capacité de payer des organismes à but non lucratif, et de l'importance d'encourager la participation des petites et moyennes entreprises canadiennes.

Former et soutenir des équipes urbaines

Voici l'idée essentielle qui se dégage de l'atelier organisé par la TRNEE en janvier 1998, et qui s'est confirmée au cours de la diffusion dont il a fait l'objet par la suite : Les efforts que déploie actuellement le Canada de manière dispersée et ponctuelle pourraient être plus concertés et efficaces si l'on créait des équipes urbaines.

La création de ces équipes urbaines doit se faire sur deux plans :

- Les chargés de projets et les gestionnaires des programmes fédéraux devraient s'engager à orienter leurs efforts dans le sens de la formation des équipes urbaines.
- Les entreprises du secteur privé et les organismes non gouvernementaux, les instituts de recherche, etc., devraient également s'engager.

En conséquence, on recommande ce qui suit :

5. **Sous l'égide de l'unité des Villes durables d'Équipe Canada, chaque ministère et organisme compétent devrait en fait tracer un cercle autour des villes appropriées et définir les mesures internes qui seraient favorables à l'IVD.**

Plus précisément, on recommande ce qui suit :

a) **Le ministre de l'Industrie et le ministre des Affaires étrangères et du Commerce international**

- **devraient demander que leurs fonctionnaires respectifs adoptent ensemble une série de mesures à jour visant à promouvoir les points forts du Canada en matière de création de solutions urbaines viables, axée au départ sur les six villes pilotes, mais qui pourrait aussi avoir une application plus large.** Ceci permettrait de promouvoir notre compétence intégrée et axée sur le développement comme image de marque du Canada, en mettant clairement en vedette notre compétence en télécommunications, en transport public urbain, en technologie de l'information, en systèmes de traitement des eaux usées et d'approvisionnement en eau, en traitement des déchets solides, en système d'énergie collective, en bâtiments et en installations, etc., et en matière de consultation, dans le secteur public comme privé. Cette information existe déjà, mais elle est traitée par divers groupes sectoriels au sein de chaque ministère;
- **devraient demander à leurs agents extérieurs et au personnel de l'Ambassade de compléter ou de préciser la description des villes et, de manière plus générale, de contribuer davantage aux travaux des équipes urbaines et à l'élaboration de stratégies de développement urbain dans le cadre des activités et de la planification des missions.**

b) **Le ministre du Commerce international, de concert avec le ministre des Finances, devrait appuyer la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.) ou l'habiliter à se servir du Compte canadien comme moyen stratégique de poursuivre le développement durable urbain.**

Plus précisément, on recommande que les ministres :

- **éliminent l'obstacle législatif actuel qui empêche la S.E.E. d'acquérir des intérêts financiers avec les fonds du Compte canadien.**

En ce qui concerne l'élément préférentiel du Compte canadien, on recommande que les ministres :

- **en augmentent l'ampleur;**
- **étendent au-delà de la Chine le nombre de pays admissibles à ce financement à *un taux préférentiel*;**
- **de concert avec les deux points précédents, modifient le critère d'admissibilité des projets pour refléter l'importance que le Canada accorde au développement durable en milieu urbain dans ces pays.** Ce dernier point est crucial si l'on veut que les fonds deviennent un moyen stratégique de poursuivre le développement durable urbain et — autre argument — d'accroître le « rendement » des capitaux canadiens;

c) **Le ministre chargé de la Coopération internationale**

- **devrait réclamer la création de stratégies urbaines sous l'égide des programmes régionaux et nationaux établis de l'Agence.**

  Ces stratégies urbaines consisteraient :

  - à déterminer la meilleure manière d'appliquer les méthodes de financement — appliquées de manière ponctuelle dans plusieurs secteurs de programmes nationaux — à ces villes;
  - à définir quels sont les fonctionnaires et politiciens à l'échelon local et national qui constituent les meilleures portes d'entrée pour présenter les capacités du Canada, etc.;
  - à élaborer une stratégie qui permettrait de définir de manière concertée les priorités urbaines et les partenariats avec les organismes locaux, y compris les municipalités et les ONG.

  Dans chaque cas, les stratégies urbaines seraient créées de concert avec les dirigeants des projets financés par l'ACDI qui sont entrepris dans ces villes.

- **devrait réclamer la modification des critères de financement pour qu'ils soient favorables à des propositions mixtes d'équipes canadiennes dans des régions urbaines précises, et pour inciter les intéressés à faire preuve de diligence dans la sélection des partenaires sur place.**

6. **À partir des travaux importants qu'a déjà menés la TRNEE, les entreprises et organismes définis dans chaque description de ville pour les villes pilotes devraient être invités à mettre ensemble au point des solutions appropriées pour chacune de ces villes.**

   Un ou plusieurs ateliers devraient porter sur l'élaboration de stratégies propres à une ville et aboutir à la création d'une entente et d'une structure d'équipe officielles. Sur ce plan, cet exercice s'apparente à ce que font actuellement les responsables de l'organisation de missions à court terme, si ce n'est que l'initiative qui nous occupe devrait s'inscrire dans une perspective à long terme. Cette tâche devrait idéalement se faire de pair avec l'élaboration de stratégies urbaines au sein du gouvernement, et il faudrait y intégrer les résultats des deux efforts parallèles.

7. **En se basant sur la formation d'équipes, il faudrait accorder à l'ACDI un financement à même l'enveloppe de l'IVD, qui viendrait s'ajouter à son budget de base actuel, pour apporter un soutien au secrétariat des équipes urbaines tout au long du cycle de vie d'un projet global.** Les entreprises canadiennes qui bénéficient de ces services pourraient contribuer à assumer les coûts selon le succès remporté dans des IPP ou dans des entreprises du même type.

Renforcer les partenariats avec les institutions financières internationales

8. **Le ministre des Finances, en consultation avec le ministre de la Coopération internationale,**

- **devrait négocier une entente officielle avec la Banque mondiale qui permettrait de faire le lien entre leurs travaux sur les stratégies urbaines et les travaux menés par le Canada dans le même domaine.** Voici les principaux avantages que présente le renforcement de ces liens : trouver des capitaux pour le développement national et international, employer de manière stratégique nos deniers publics restreints et établir des relations de travail plus étroites;
- **devrait amorcer et négocier des ententes similaires avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la Banque**

interaméricaine de développement (BID), la Banque asiatique de développement (BAD) et la Banque africaine de développement (BAFD).

Là encore, les avantages consistent entre autres à permettre de trouver des fonds publics qui se font rares, d'une manière :

a) qui permettra au Canada d'établir les priorités de ses dépenses;

b) qui contribuera à créer l'« ingénierie réglementaire de base » qui est à la fois la condition préalable à la croissance durable et le moyen de rentabiliser une plus grande proportion de ce qui est viable.

DEUXIÈME SECTION :

Apporter des changements sur le plan des politiques, des programmes et des activités pour faciliter toutes les initiatives du Canada dans des projets internationaux de développement et d'environnement

Les ministères et les organismes les plus directement intéressés devraient apporter plusieurs modifications aux programmes et instruments actuels qui sont nécessaires à la mise en œuvre d'une Initiative sur les villes durables et, de manière générale, mieux positionner le Canada en ce qui concerne les projets de développement urbain dans le monde entier. Ainsi, les recommandations suivantes ont leur logique propre, appuient fortement l'IVD, mais elles peuvent aussi être présentées isolément :

On recommande ce qui suit :

9. **Le ministre du Commerce international et le ministre des Finances devraient inciter la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.) à user de ses pouvoirs et de son mandat pour créer des fonds d'investissement pour les infrastructures régionales.**

Ces fonds devraient :

a) être destinés aux travaux de construction et d'infrastructure dans des régions urbaines sélectionnées à travers le monde;

b) accroître la capacité des exportateurs et investisseurs canadiens en infrastructures publiques-privées de prendre des risques, en s'ajoutant aux services financiers existants, en comblant les lacunes de financement des infrastructures, et en répondant aux besoins non comblés de financement des investisseurs et exportateurs;

c) être structurés de manière à exploiter de façon optimale les capitaux à risque de la S.E.E., ainsi que son expertise en produits et marchés en collaboration avec les entités du secteur privé et les marchés financiers.

10. **La S.E.E. devrait refléter, s'il y a lieu, l'orientation de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement axée sur les « objectifs environnementaux » et les « secteurs municipaux et environnementaux » en particulier. À titre d'exemple, cette orientation pourrait s'articuler à l'intérieur du cadre environnemental de la S.E.E. ou de concert avec ce dernier.** .

11. **Le ministère des Finances devrait assouplir les restrictions qu'il impose à la capacité des fonds de retraite et des fonds de capital risque alimentés par le secteur syndical à investir dans des entreprises étrangères, à condition que ces fonds soient affectés à des entreprises environnementales urbaines ou à des projets d'IPP approuvés.**

12. **Le Secrétariat du Changement climatique devrait créer une table de concertation ou un sous-comité qui serait chargé d'élaborer une stratégie urbaine mondiale qui s'inscrirait dans le cadre des mesures que prendra le Canada pour respecter à l'échelon national et international les engagements pris selon les termes du Protocole de Kyoto à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.**

NOTES

1. Le Canada dans le monde (publication du gouvernement du Canada). Voir aussi An Urbanizing World: Statement on Sustainable Cities (ACDI, septembre 1998).

2. FEEEP est un acronyme qui représente les cinq éléments interdépendants suivants : alimentation, énergie, environnement, économie et population.

3. D'après les prévisions à moyen terme de la Division de la population des Nations Unies et du World Resources Institute, la population mondiale sera de 8,5 milliards d'habitants d'ici à 2025 (par rapport à environ 5,8 milliards aujourd'hui). Une forte proportion de cette croissance de 2,7 milliards d'habitants est censée se produire dans les pays en développement, et l'on prévoit que 90 p. 100 d'entre eux naissent ou s'établissent dans les villes (Gilbert, etc.).

4. Académie chinoise des sciences.

5. Richard Ackerman, Banque mondiale. Extrait de notes d'un exposé à l'atelier de la TRNEE, janvier 1998.

6. De même, la densité de la forme urbaine par rapport au mode d'utilisation des terres en milieu rural et suburbain signifie que, pour le même niveau de vie, la consommation des ressources par personne est plus faible dans les villes. Ceci s'explique par les économies d'échelle pour les infrastructures et d'autres facteurs.

7. « Kyoto » est un titre abrégé qui correspond à la Troisième Conférence des Parties (CP 3) à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCCC) qui a eu lieu à Kyoto, au Japon, en décembre 1997.

8. En outre, on s'attend à ce que la Conférence des Parties menée sous les auspices de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCCC) aboutisse en fin de compte à un régime international selon lequel les entreprises canadiennes (et d'autres pays) pourront obtenir des crédits si elles réduisent les gaz à effet de serre à l'étranger. Ces entreprises détiendront un marché important, et auront accès à un financement supplémentaire par le truchement du mécanisme pour un développement « propre » ou autrement. Ceci aurait également pour avantage secondaire de contourner une pierre d'achoppement majeure aux investissements en économies d'énergie dans les pays en développement, c'est-à-dire l'octroi de subventions gouvernementales omniprésentes pour les coûts énergétiques.

9. Industrie Canada, « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution » (automne 1998), qui cite des chiffres de la Banque mondiale et de la SFI.

10. Eric Siegel (vice-président de la Société pour l'expansion des exportations) dans des remarques formulées lors d'un atelier de l'APEC sur les infrastructures à Los Cabos, au Mexique, 1997.

11. Document sur l'IED distribué lors de la conférence IPP.

12. Richard Ackerman, extrait de notes d'un exposé présenté lors de l'atelier de la TRNEE en janvier 1998.

13. Voir « Réussir sur les marchés mondiaux de l'infrastructure : Le partenariat est la solution ».

14. À la suite d'une recommandation formulée lors de l'atelier de la TRNEE en janvier et de concert avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, la TRNEE a demandé au Bayswater Consulting Group d'obtenir l'information préliminaire nécessaire pour étudier les possibilités offertes au Canada d'aborder de manière plus stratégique le marché en pleine croissance de solutions de villes durables. Un inventaire complet des centres canadiens de services urbains spécialisés et des projets de développement urbain planétaire et des capacités a été dressé, qui décrit toutes les activités connues du Canada qui ont trait à l'amélioration des infrastructures et de l'environnement local dans les villes du monde. Ce document est désormais disponible en version imprimée auprès de la TRNEE, et devrait bientôt paraître sur le site Web de l'ACDI.

15. L'ACDI a accepté de publier la « carte » ou des sections significatives de cette dernière sur son site Web. Industrie Canada, le MAECI et d'autres ministères vont peut-être également afficher cette information.

16. Ces informations ont été glanées auprès de diverses sources, notamment : les contrats de la Banque mondiale en cours et pertinents qui figurent sur le site Web dit IFINet, les descriptions des pays et les débouchés commerciaux préparés par le MAECI, les rapports de la Banque asiatique de développement (BAD) sur le marché asiatique des infrastructures et les relations avec l'industrie.

17. L'information sur cette question provient entre autres des tableaux de pays et de l'évaluation des risques de la Société pour l'expansion des exportations (S.E.E.), d'autres tableaux politiques et économiques, des rapports de l'ACDI, ainsi que des rapports d'experts urbains.

18. L'information sur le besoin environnemental provient des ressources suivantes : le World Resources Institute, en collaboration avec la Banque mondiale et les Nations Unies; les rapports d'Industrie Canada sur les débouchés urbains (puisque le débouché est en grande partie le pendant du besoin); tableau sur l'environnement d'Habitat / Programme de développement des Nations Unies / Programme de gestion urbaine de la Banque mondiale; divers rapports d'ONG.

19. Cette information a d'abord été tirée de la « Map of Canadian Capabilities » mentionnée ci-dessus. Ensuite, les capacités canadiennes ont été localisées en fonction de la concurrence d'entreprises étrangères, et ont été étudiées dans la perspective d'éventuels partenariats. L'objectif de la localisation des capacités canadiennes les plus appropriées consistait à se concentrer sur la lutte contre la pollution urbaine et d'autres solutions qui sont alléchantes dans une perspective financière, capacités qui présentent le Canada comme centre d'innovation urbaine, et qui permettent d'éviter les solutions purement technologiques.

20. Alors que seules ces six villes ont fait l'objet d'une description exhaustive, la TRNEE a commandé certaines recherches sur les possibilités offertes par une quinzaine d'autres villes.

21. Voir « Prospectuses for a Selection of Cities in Which to Start a Canadian Sustainable Cities Initiative » (TRNEE, septembre 1998); également disponible séparément sur le site Web de la TRNEE www.nrtee-trnee.ca. Des exemplaires ont également été envoyés aux ambassadeurs du Canada des pays intéressés par la voie des bureaux du président du comité intergouvernemental mis sur pied pour superviser l'IVD.